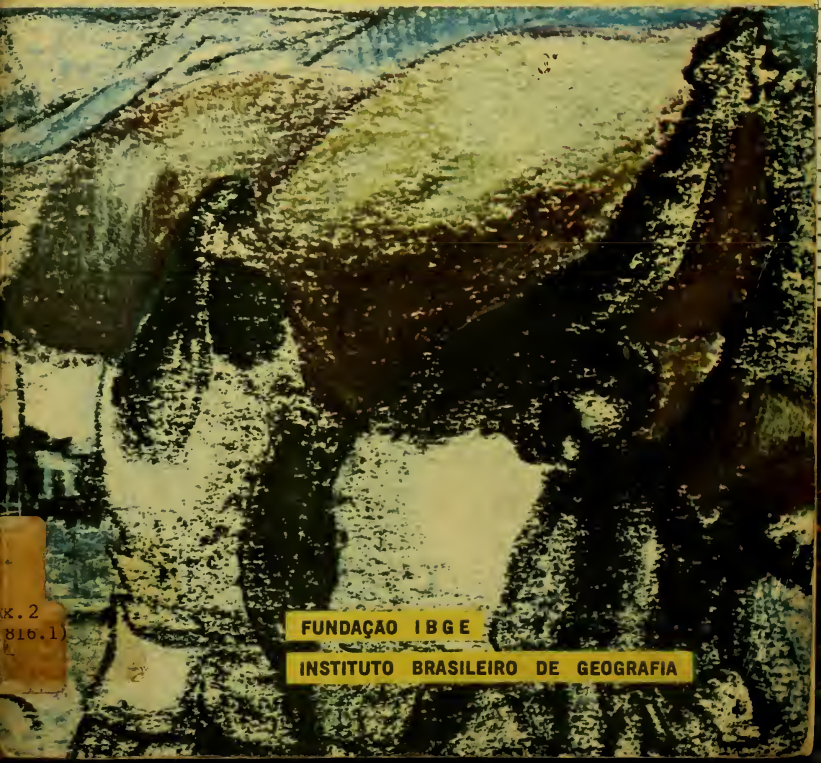
JOSÉ RIBEIRO DE ARAÚJO FILHO

SANTOS O PÔRTO DO CAFÉ



ex.2
816.1)

FUNDAÇÃO IBGE
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA

FUNDAÇÃO IBGE

PRESIDENTE: SEBASTIÃO AGUIAR AYRES

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA

DIRETOR-SUPERINTENDENTE: MIGUEL ALVES DE LIMA

CAPA

FRANCISCO BARBOZA LEITE

E

WALDIR BARBOSA.

120,

SANTOS, O PÔRTO DO CAFÉ

Ao Mestre Pierre Monbeig

Ao José Marcos e à Eliana

Série A Biblioteca Geográfica Brasileira Publicação N.º 24

FUNDAÇÃO IBGE

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA

SANTOS, O PÔRTO DO CAFÉ

JOSÉ RIBEIRO DE ARAÚJO FILHO

Tese apresentada ao concurso de Livre Docência da Cadeira de Geografia do Brasil, na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

387.66.9(816.1)(043)
A663

RIO DE JANEIRO
1969

I. B. C.
BIBLIOTECA
Nº. 408/70
02, 10, 70
RIO DE JANEIRO

APRESENTAÇÃO

Ao editar SANTOS, O PÔRTO DO CAFÉ, de autoria do Professor JOSÉ RIBEIRO DE ARAUJO FILHO, o Instituto Brasileiro de Geografia da Fundação IBGE dá prosseguimento à sua permanente obra de divulgação das pesquisas geográficas que se realizam no País.

O livro que ora se publica constitui-se em tese apresentada na Universidade de São Paulo, em recente concurso a que se submeteu o autor, reputado Professor de Ensino Superior daquele estado, e que mereceu na ocasião aprovação unânime.

O trabalho em questão é de grande valor, não só pela metodologia utilizada, como também devido ao fato de tratar-se de um completo e pormenorizado estudo geográfico do maior pôrto de exportação brasileiro.

Contribui, assim, para manter em foco o exame dos problemas brasileiros, do ângulo de nossa especialidade, ao mesmo tempo que oferece subsídio valioso às análises setoriais, pelos dados que leva em conta e interpretações dos fatos ligados à vida do grande foco de intercâmbio comercial.

Entregamos ao público SANTOS, O PÔRTO DO CAFÉ, do Professor JOSÉ RIBEIRO DE ARAUJO FILHO, e o fazemos cônscios de que se trata de importante contribuição para o conhecimento geográfico do Brasil.

Esta obra, por sua significação e qualidade representa documento que enriquece a coleção Biblioteca Geográfica Brasileira.

MIGUEL ALVES DE LIMA
Diretor-Superintendente

ÍNDICE

	Pág.
Introdução	1
Os Portos Atlânticos da América do Sul e a Posição de Santos	4
Santos: As Bases Naturais do Grande Pôrto Tropical Brasileiro	32
A Vocação Portuária de Santos: dos Trapiches Coloniais ao Advento	45
Estrutura, Dimensões e Possibilidades do Grande Pôrto	58
Santos, O Pôrto do Café	135
Conclusões	176
Bibliografia	179

INTRODUÇÃO

Objetivos do trabalho — O presente estudo tem por objetivo caracterizar as funções econômicas do pôrto brasileiro que no último quarto de século atingiu o maior nível de movimentação. Trata-se, além disso, de um dos mais importantes complexos portuários do continente sul-americano.

Sendo impossível desligar o estudo do pôrto de Santos em relação à análise do comércio do café, será preocupação nossa esmiuçar, tanto quanto possível, a estrutura da comercialização do principal produto de exportação do país. Tentaremos, outrossim, estabelecer as diferentes áreas de influência do grande pôrto, sua hinterlândia imediata, sua hinterlândia específica (*área cafeeira*) e suas hinterlândias conflitantes.

Ainda que o tema central de pesquisa seja a análise do pôrto que detém o alto comércio do café, será também preocupação nossa demonstrar o extraordinário aumento e diversificação do setor importação, particularmente no que diz respeito aos granéis líquidos e sólidos. Evidentemente, tais modificações qualitativas e quantitativas que ocorreram a partir do entremeio das duas grandes guerras, mas que se acentuaram nos últimos vinte anos, devem-se à explosão desenvolvimentista da éra industrial paulista e do "core" geoeconômico do Brasil de Sudeste e, *latu senso,* do próprio Centro Sul brasileiro. Forçosamente tais metas nos obrigam a considerar básico sempre que necessário o famoso binômio São Paulo-Santos.

Desejaríamos elaborar um estudo em que a situação do pôrto de Santos fôsse definida dentro do sistema portuário do Atlântico sul-americano; entretanto, devido a razões documentárias não poderemos efetuar no momento, sem um tratamento geográfico do assunto, da forma que idealizamos. Todavia não nos furtaremos ao tratamento do tema pôrto de Santos em relação ao complexo portuário brasileiro, ainda que sem maiores pretensões monográficas.

Ao discriminarmos nossos objetivos, queremos dar uma explicação pessoal: julgamos que na escolha de um assunto para tese, a vivência que se possa ter de uma área e de uma conjuntura é de suma importância para nossa realização como pesquisador. Em nosso caso, há nesse sentido um pormenor a registrar. Conhecemos a cidade e o pôrto de Santos desde há 40 anos atrás, tendo podido acompanhar parte do seu desenvolvimento moderno e a própria evolução de seus proble-

mas funcionais e econômicos. Baseados em tal conhecimento prático, desde há 15 anos temos tido a preocupação de coletar dados e informações sôbre o mesmo e que possibilitassem a feitura de um trabalho a que hoje nos propomos. Tardìamente, e de modo amargo sentimos a grande dificuldade da empreitada a que nos propusemos, pois como é sobejamente sabido o excesso de vivência e saturação de uma realidade implicam em um certo desestímulo redacional.

Devemos esclarecer que, para a feitura de um trabalho como o presente, a bibliografia geográfica especializada é sensìvelmente pobre. Dada a esta pobreza há uma certa insistência para que se elabore um estudo geográfico sôbre o pôrto de Santos. Em verdade, para tanto existe uma grande massa de documentação dispersa que possibilita um primeiro tratamento geográfico do assunto. Longe de nós, porém, ao apresentarmos êsse trabalho a pretensão de havermos esgotado um tema de tal magnitude.

Ao intentar um estudo geográfico desta natureza procuramos meditar sôbre a metodologia adequada ao tratamento do assunto. Pierre George ao afirmar que, "historiador do atual", o geógrafo deve prosseguir os estudos do historiador, aplicando métodos que lhe são próprios (George, 66), ensejou-nos um rumo no desenvolvimento dêste trabalho. Por esta razão, só pretendemos recorrer à História para a explicação das situações presentes.

Na elaboração de nosso trabalho procuramos isolar o estudo do pôrto de Santos em relação ao estudo da geografia urbana da área Santista-Vicentina até onde tal procedimento foi metodològicamente possível. Evidentemente muito cedo percebemos que seria impossível desligar totalmente o estudo do pôrto em relação à "Praça" comercial de Santos, ou seja, o centro tradicional de serviços e de atividades que está ìntimamente vinculado ao "pôrto do café", que foi até fins da 3.ª década dêste século e que ainda o é no sentido das exportações.

Daí o entrosamento do que já denominamos de "Grande Centro Comercial da Cidade" (Araujo Filho, 1965) com o pôrto pròpriamente dito e que procuramos fazer no Capítulo V do presente trabalho. É, nessa área da cidade, a importância que demos ao que também já batisáramos como "A área do alto comércio de café" (Araujo Filho, 1965).

Queremos salientar que para a elaboração do presente trabalho, servimo-nos, particularmente, da vasta documentação que conseguimos no Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) e na Companhia Docas de Santos, concessionária dos serviços do pôrto, a quem agradecemos nas

pessoas dos senhores: Bolívar Moreira Lima, Lauro Machado e Waldemar Leão Nogueira, funcionários da primeira entidade citada, e aos senhores Engenheiro Dr. José de Menezes Berenguer, Inspetor Geral, Dr. João Cardoso de Mendonça, Engenheiro-Chefe da Divisão de Finanças, Dr. Mário Augusto Rocha, Engenheiro-Chefe do Departamento de Contabilidade e Estatística. Professor Miguel Franco, Chefe da Seção de Tombamento e Estatística, todos da Companhia Docas de Santos. Também à Associação Comercial de Santos expressamos aqui os nossos agradecimentos pela atenção que nos prestou, nas pessoas do Senhor Conselheiro Antônio Carlos Ballio e do seu Secretário-Geral, Senhor Rubens de Ulhoa Cintra.

A todos os que, direta ou indiretamente, concorreram com seu apoio para a feitura do presente trabalho, deixamos aqui consignado o nosso muito obrigado.

OS PORTOS ATLÂNTICOS DA AMÉRICA DO SUL E A POSIÇÃO DE SANTOS

Ao inventariarmos os grandes problemas atinentes ao sistema portuário sul-americano demos especial atenção às conclusões a que chegaram os *experts* das Nações Unidas sôbre o assunto (ONU, 1965). Baseados em um questionário adequado enviado a diferentes países americanos, os especialistas em questão chegaram a conclusão que os problemas portuários mais comuns dos países latino-americanos eram de caráter material e de caráter *orgânico e social.* No aludido relatório foram considerados os seguintes problemas de ordem material:

1) Deficiências nas vias de acesso ao pôrto (falta de profundidade de canais e da área de evolução nos portos, assoreamento de baías e falta de dragas, más comunicações rodoviárias e ferroviárias com o interior);

2) Insuficiência de obras portuárias (necessidade de modernizar, remodelar ou ampliar obras de atraque, falta de extensão de terrenos para pátios e vias férreas, conveniências em ampliar os quebra-mares e outras obras de defesa exteriores);

3) Falta de equipamento moderno para manipulação de carga (guindastes, empilhadeiras, transportadores de carga, guindastes *horquilla,* bandejas de carga (pallets) etc.);

4) Carência de silos, tanques e armazéns de depósito suficientes.

No que tange aos problemas considerados da faixa "orgânica e social" o mesmo relatório alinhava as seguintes impropriedades:

1) Inadequada organização do regime de trabalho portuário;

2) Falta de mão-de-obra qualificada;

3) Excesso de pessoal e dificuldades sociais ou políticas para reduzi-los;

4) Relações trabalhistas ineficientes.

Por mais paradoxal que pareça, tais críticas genéricas feitas ao sistema portuário latino-americano, atingem, em um grande número de "itens", o caso particular do pôrto de San-

tos, apesar dêle ser o melhor equipado de nosso país. Preocupados de há muito com os problemas relativos ao grande pôrto reconhecemos a argúcia das observações dos especialistas das "Nações Unidas", reservando-nos, entretanto, o direito de reanalisar as questões básicas que afetam diretamente Santos, em um dos setores do presente trabalho.

Aos que se dedicam ao estudo dos fatos geoeconômicos básicos dos países sul-americanos, ressalta logo à vista a pobreza de trabalhos panorâmicos referentes à Geografia dos portos. Se é que existe um número relativamente grande de portos de funções complexas, entremeados por organismos portuários especializados, vitais para a economia de seus respectivos países, ainda não foi feito um estudo de conjunto dêsse colar de portos, nem do ponto de vista geoeconômico, nem do ponto de vista de suas inter-relações, com exceção da obra de caráter geral de dois geógrafos suecos, que militam no Departamento de Geografia da "Stockolm School of Economics, Gunnar Alexandersson e Goran Norstron, que traz por título "World Shipping" (1963), cujo teor, apesar de muito bem trabalhado e apresentado, limita-se, como os próprios autores manifestam, a dois amplos propósitos: ... "Primeiramente, deve servir como um livro de texto ou referência para estudantes e professôres de Geografia Econômica, de Economia dos Transportes e campos afins. Uma visão mundial dêsse tipo não existia ainda em língua inglêsa. Em segundo lugar, êle deverá servir a um público maior, incluindo não sòmente o leigo interessado, que lê todos os livros, como também autoridades portuárias, companhias de navegação, etc., que, indubitàvelmente, conhecem mais sôbre o problema portuário e de navegação que nós, mas, nem por isso deixarão de encontrar material de referência neste volume, difícil de ser conseguido em disponibilidade em outro lugar"...

Sabemos que não se pode fazer um estudo de sistema portuário exatamente como se faz para uma rêde de cidades. Entretanto, deve haver um esfôrço no sentido de encontrar um método de trabalho suficiente para atender tal finalidade, como também, e cada vez mais num mundo que caminha para as grandes integrações econômicas supranacionais, para a compreensão das inter-relações regionais, nacionais, continentais e mundiais manifestadas num de seus vetores, o seu sistema de portos.

Do ponto de vista econômico, os especialistas das Nações Unidas (1965) já se deram conta da importância e da originalidade de comércio exterior dos países latino-americanos, onde a quase totalidade de suas trocas se faz por meio marítimo. Analisando nove dos vinte e um países da América

Latina, aquêles especialistas chegaram à conclusão que "o veículo quase exclusivo do comércio exterior é o barco (marítimo ou fluvial). Desta forma, pode-se adiantar que as regiões geoeconômicas e culturais do país como componentes de um arquipélago, apreciação válida até há vinte anos atrás, ou seja, até antes da expansão das rêdes rodoviárias modernas brasileiras, é uma idéia ainda quase que inteiramente válida para o caso das economias continentais dos blocos componentes do Terceiro Mundo, que por suas características sócio-econômicas, portam-se como áreas de reservas e de atuação dos países que, situados em um outro tipo de estádio do desenvolvimento econômico, acabam por dirigir seus sistemas de relações comerciais.

Como a maior parte dos denominados países desenvolvidos e os centros vitais de tôda uma orgânica de relações dêstes com o bloco subdesenvolvido se situam nas latitudes médias do Hemisfério Norte, em oposição à tropicalidade do outro, e como a dinâmica dessas relações se processa a partir de certa divisão em áreas de influência e atração maior dêste ou daquele "core" diretor, os vínculos das áreas produtoras e consumidoras da América Latina manifestam ainda seu caráter de subordinação àquelas fôrças que, em última análise, são definidoras dos sentidos das correntes de trocas.

Dado o caráter de impotência dos sistemas econômicos liberais do Terceiro Mundo Latino Americano de se libertar dessa nova feição da economia colonial, manifestada também internamente dentro de cada uma de suas unidades nacionais pelos mesmos motivos, a expressão "arquipélago", que utilizamos acima para um caso específico, aplica-se com maior intensidade, ao conjunto Latino-Americano, que, por razões óbvias, apesar da pequena ampliação de suas relações multilaterais dentro do seu "mundo", serve de exemplo ainda maior das suas insularidades recíprocas.

A fôrça básica do comércio sul-americano, por uma série de circunstâncias, está na fachada Atlântica do Continente. Aliás, trata-se de um elemento a mais naquela conhecida assimetria geográfica das fachadas atlântica e pacífica da América Meridional. Devido a êsse fato, nos limitaremos a discutir, de início, a posição do pôrto de Santos tão-sòmente em relação aos seus congêneres da fachada atlântica do Continente.

Nota-se que o sistema portuário da face oriental do Continente sul-americano, além de sua importância volumétrica e financeira, apresenta uma diversificação de funções e de esferas de influência, digno de um estudo mais pormenorizado, fato que não se poderá perceber neste simples esbôço comparativo desta introdução de Tese.

Da Colômbia à Argentina sucedem-se portos de diferentes tipos e gabaritos, na maioria das vêzes muito pouco relacionados entre si. Desta forma, o contraste entre o que se observa na América Anglo-Saxônica e o que se sucede na América Latina deve ser ressaltado e entendido como conseqüência estrutural. Enquanto nos Estados Unidos e Canadá, a despeito da densidade e qualidade das rêdes ferroviárias e rodoviárias, o tráfego de cabotagem representa 2/5 em relação ao tráfego internacional, na América Latina a situação é inteiramente oposta. Isto, a nosso ver, reflete uma situação cujo teor colonial das economias latino-americanas, como áreas fornecedoras de produtos primários, dominantemente, se constitui num entrave para o bom desenvolvimento do sistema de relações promovidos pela Aliança Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC).

Um dos característicos mais comuns e conhecidos dos grandes portos da face oriental da América do Sul, e que vem corroborar as afirmações feitas até aqui, é a do contraste entre a alta diversificação das importações em relação à tênue diversidade das exportações. Ainda que, no após guerra, paralelamente com os esforços de industrialização, a maioria dos governos Sul-americanos tenha procurado coibir, através de medidas tarifárias, a entrada de produtos industrializados em larga escala e variedade, subsiste o esquema tradicional em quase todos êles, expressão de uma estrutura econômica que nos enseja a colocar os portos, além da "mais perceptível forma da expressão da navegação marítima" (George, 1965), como um preciso ponto de apoio para o diagnóstico de esquemas de relações mais amplas.

No que concerne às exportações, sobretudo de produtos agrícolas, há um marcado caráter zonal em alguns grupos de portos, até mesmo para aquêles que à primeira vista apresentam um caráter eclético em seu movimento. Na vasta área tropical vinculada a tais portos existem grupos de portos do café, do açúcar, do cacau, da banana, da borracha, do petróleo, do ferro, do manganês, da bauxita, do carvão e da madeira. Enquanto que no domínio sub-tropical e temperado destacam-se portos esmagadoramente relacionados ao trigo, à lã e à carne.

Em relação ao café, especìficamente, existem duas áreas portuárias desenvolvidas e vinculadas a duas hinterlândias produtoras: a área *colombiana* no extremo Norte (Cartagena, Barranquilla e Buenaventura) e a área *brasileira* a Sudeste (Santos, Paranaguá, Rio de Janeiro e Vitória). Evidentemente, a área portuária colombiana está numa posição mais favorável em relação à maior área de consumo do produto, os Estados Unidos da América do Norte, do que o agrupa-

mento de portos cafeeiros brasileiros. Entretanto, não se deve sòmente a isto as condições competitivas mais favoráveis que a Colômbia granjeou em relação ao café do Brasil.

Santos, frente a tal conjuntura, se apresenta como pôrto principal de escoamento da maior parte da produção cafeeira dos planaltos do Brasil de Sudeste, caracterizando-se como o maior pôrto exportador dessa riqueza, há quase um século, apesar de receber um tipo de produto que, nos últimos quarenta anos, tem sido ligeiramente inferior aos chamados cafés suaves colombianos.

* * *

A simples análise da posição ocupada pelos portos da fachada atlântica da América do Sul já nos chama a atenção para certos fatos que vão expressar o caráter qualitativo especial das áreas a que mais de perto servem. Ao lado de: 1.º — relativas concentrações, como o caso do litoral atlântico colombiano, das Antilhas Holandesas, do Golfo de Maracaibo e da Foz do Orenoco na Venezuela, do Sudeste brasileiro e do Rio da Prata, de estabelecimentos portuários com movimento em grande parte superior a 2 milhões de toneladas (Alexandersson & Norström, 1963), aparecem — 2.º — trechos em que, embora marcados por maior dispersão ou pelas simples manifestações pontuais, os portos de movimento superior àquela tonelagem se fazem presentes respectivamente na Guiana e no Suriname, por um lado e no Rio Grande do Sul, no Brasil, e litoral meridional da Argentina, por outro.

O restante do litoral atlântico sul-americano nos apresenta uma dispersão sem grande significado em tonelagem, a nos mostrar mais uma dependência do comércio regional e inter-regional, que em si, como sabemos, não tem grande expressão: é o caso de tôda a fachada Norte e Nordeste do Brasil (Belem, Fortaleza, Macau, Natal, Cabedelo etc.).

Esta distribuição prende-se, na quase que totalidade, ao caráter qualitativo da posição geoeconômica do Continente Sul-Americano que continua sendo, no conjunto, grande exportador de suas riquezas primárias e importador de bens. Raras são as exceções, como o caso de Santos, Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevidéu, que apesar de terem no quadro de suas importações razoáveis quantidades de matérias-primas, especialmente minerais, não perderam aquêle caráter para o restante das entradas e quase nada em relação ao movimento das exportações.

Êstes quatro exemplos de pequena deriva do modêlo clássico de pôrto colonial não são difíceis de compreender, já que estão em jôgo as áreas da América do Sul, as únicas a

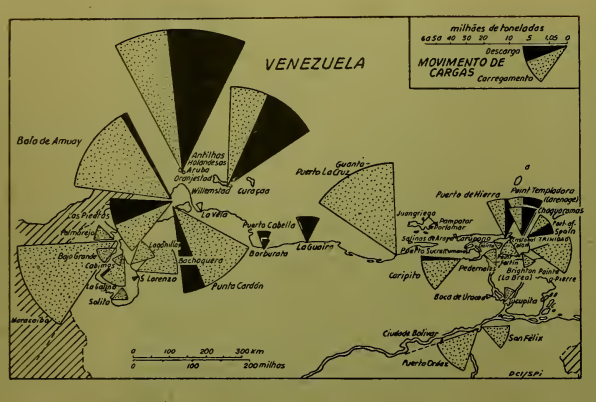
terem realmente esboçado um ingresso na era industrial. Na realidade, assim sendo, Santos e Rio de Janeiro no Sudeste do Brasil, e Buenos Aires e Montevidéu no Prata, funcionam, num sentido cumulativo, como nasceram, e também, após a Segunda Guerra Mundial, como portos que se ajustam às necessidades impostas pela alteração das relações de produção ocorridas na sua hinterlândia, graças, em especial, ao ingresso de suas respectivas áreas numa fase de desenvolvimento de seus parques industriais.

Êste fato, embora recente, ligando às alterações de ordem econômico-social que vêm ocorrendo nesses espaços, tais como a intensificação das operações visando a extensão e o aprimoramento da infraestrutura viária, a urbanização, a elevação do padrão de vida regional e a conseqüente expansão do mercado consumidor, cada vez mais exigente, tem proporcionado a êsses portos, que até então tinham na exportação a mais significativa corrente quanto ao valor das mercadorias que por êles transitava, não só uma ampliação do seu movimento, pelo decorrente aumento da variedade de produtos que suas zonas industriais passam a manipular, como, dentro dêsse movimento, uma alteração, às vêzes gigantesca, da posição da tonelagem importada em relação à exportada (caso de Santos).

Tal fenômeno é muito mais perceptível no caso do pôrto paulista, que fôra construído quase que exclusivamente para servir sua "hinterlândia específica", que nos de Buenos Aires, Montevideo e Rio de Janeiro, que, ao lado daquele papel comum, sempre tiveram o significado de portos nacionais.

Se descermos a considerações de outra natureza veremos que, com exceção dêsses portos de caráter mais complexo, a quase totalidade dos demais prima por possuir um movimento em tonelagem superior no sentido das exportações, o que é lógico, em função do seu significado, como afirmamos anteriormente.

Salvo algumas exceções, sem grande expressão em seu movimento geral, que ao lado dos portos citados acima, em que o movimento importador ocupa papel significativo, possuem um relativo movimento de entrada de bens, exigidos quase sempre, pela minoria da população que manipula a corrente exportadora dos produtos primários agrícolas e minerais (casos de Barranquilla, na Colômbia; La Guaira e Puerto Cabello, na Venezuela; Georgetown, na Guiana). Os demais desempenham a função de trânsito de riquezas primárias em direção, quase sempre, ao exterior, ou aos portos que servem às áreas em processo de industrialização do próprio país — caso de Salvador, Imbituba e Manaus no Brasil e de Comodoro Rivadávia e Rio Gallegos na Argentina.



FIGS. 1 e 2 — Segundo o cartograma elaborado por Gunnar Alexandersson e Goran Norstorn no livro que traz o título "World Shipping. An Economic Geography of Ports and Seaborn Trade" ressalta logo o colar de portos de diferentes tipos por quase todo o litoral sul-americano; contudo destacam-se os situados na fachada Atlantica do citado continente, não só pelo seu número mas, principalmente, pela sua importância em movimento de mercadorias.

Três áreas podem ser evidenciadas: a) Mar das Caraíbas onde se adensam os portos venezuelanos e colombianos; b) Brasil de Sudeste; c) Foz do Prata. Na primeira área vamos encon-

A área de maior concentração de portos especializados nesse tipo de corrente, e que quase sempre lidam com certas e determinadas mercadorias, é a que se situa na porção setentrional do Atlântico sul-americano.

Na "Colômbia", o esquema que vimos adotando se aplica em especial a três produtos que lhe são básicos: dois saídos da exploração agrícola do espaço tropical, café e banana, e um das riquezas do subsolo, petróleo.

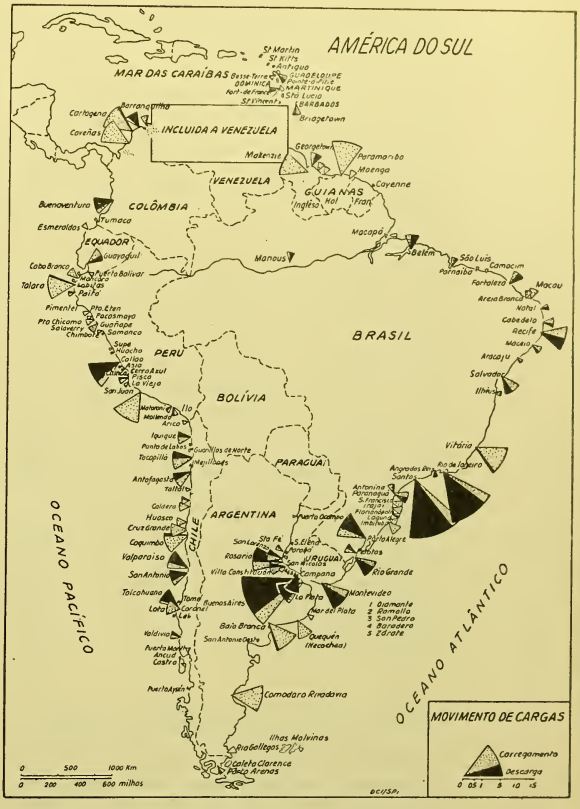
O café, do qual desde 1920 o país é o líder da categoria dos suaves, que em 50% é produzido na região antioquenha e se responsabilizou pela edificação, na cidade de Medellin, do principal centro econômico do país (a São Paulo colombiana), representa, dentro do quadro exportador racional cêrca de 75-80% do valor das exportações, embora o seu volume de 300 000 a 400 000 toneladas não se possa comparar com o do petróleo (5 000 000 de toneladas), que sòmente concorre com 10-20% do valor total das exportações.

Barranquilla-Puerto Colombia (pôrto avançado) e Cartagena, situados nas planícies inundáveis e inconsistentes da foz do Rio Madalena, se incumbem, na parte atlântica, da expedição dessa riqueza em direção ao exterior, embora o maior pôrto do café colombiano esteja situado no Pacífico e mais próximo da área produtora: Buenaventura, que exporta 3/4 da produção colombiana mas que na realidade, atra-

trar por excelência, os portos que se destacam pela sua corrente de exportação, especialmente de matérias-primas em bruto e trabalhadas e produtos agrícolas primários. Nesse grupo de portos ocupam os primeiros lugares em movimentação de tonelagem de carga os do petróleo, vindo depois os de minério de ferro e, finalmente, os produtos agrícolas.

No Brasil de Sudeste alinham-se os chamados portos do café mas com outras características do que os anteriores, pois os 2 maiores, Santos e Rio de Janeiro, destacam-se pela sua corrente importadora. Já nos países platinos alinham-se os portos do trigo e das carnes também com as características dos portos brasileiros pois se destacam pela corrente importadora (Buenos Aires e Montevidéu).

Fora dessas 3 áreas e ainda na fachada Atlântica observam-se portos secundários, pela sua importância, que se vão distanciando uns dos outros numa rarefação cada vez maior no litoral nor-nordeste brasileiro e meridional argentino. Na costa do Pacífico, salvo tôda a porção sul do litoral chileno, pràticamente desabitada, os portos vão se tornando mais numerosos na direção norte se bem que bem mais modestos do que os da fachada Atlântica.



vés do Canal do Panamá, torna-se um pôrto tributário do Atlântico, desde que a totalidade daquela exportação busca os mercados norte-americanos do Gôlfo do México e da Nova Inglaterra, bem como alguns portos europeus.

O quadro abaixo nos dará uma idéia da importância dos principais portos exportadores do café, no país, assim como seus principais compradores:

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PELA COLÔMBIA
— 1957 —

Pôrto	*Mil ton*	*%*
Buenaventura (Pacífico)	235,9	80,8
Barranquilla	36,7	12,6
Cartagena	17,5	6,0
Tumaco	1,6	0,6
Santa Marta	0,1	0,0
Cúcuta	0,1	0,0
TOTAL	291,9	100,0

PAÍSES IMPORTADORES
— 1957 —

País	*Mil ton.*	*%*
USA	244,0	83,6
Alemanha	17,0	5,8
Suécia	7,5	2,6
Canadá	6,2	2,1
Espanha	3,7	1,3
Holanda	3,6	1,2
Bélgica	3,1	1,1
Itália	2,0	0,7
Finlândia	1,9	0,6
Outros países	2,9	1,0
TOTAL	291,9	100,00

Fonte — Anuário de Comércio Exterior de 1957 — Departamento Administrativo Nacional de Estatística, Bogotá, 1958.

Apesar de os dados acima serem de há dez anos, êles retratam uma realidade atual, dado que, de acôrdo com as cotas de exportação da Organização Internacional do Café (OIC) para 1966-1967 à Colômbia caberá 5 654.474 de sacas de 60 quilos, equivalente a 338 228 toneladas.

Isto demonstra que a produção cafeeira da Colômbia de há muito se tornou estável, ao contrário do que acontece com a brasileira.

A banana tem no pôrto de Santa Marta a principal porta de saída da produção de grande parte das pequenas propriedades produtoras e da grande *plantation* da United Fruit Company, existente ao sul do citado pôrto. A presença de docas especiais para o carregamento de banana que aquêle *trust* americano possui neste pôrto, serve para atestar a primazia que Santa Marta mantém, e isto há mais de um século, na exportação da musácea. Uma rodovia de ligação com a Capital, concluída em 1961, poderá vir a modificar o panorama de suas exportações, já que sua hinterlândia, até então restrita à baixada bananicultura, atinge agora o interior do país (Labasse, 1957).

O petróleo (10 128 000 de toneladas produzidas em 1965) é o produto mineral responsável por grande parte do movimento exportador do caribe colombiano. Cartagena, o que manipula maior tonelagem em todo o país, depois de ter representado o papel de pôrto dominante durante quase todo o período colonial e de ter sofrido queda de seu movimento, pelas dificuldades de navegação que afetaram até os pequenos barcos, impostas pelo assoreamento do Madalena, volta a retomar sua importância, isto graças, além de obras que lhe garantiram ligação mais efetiva por terra a Medellim, a um aumento das atividades econômicas de sua hinterlândia imediata, e especialmente à construção do terminal de petróleo ao sul da cidade ,em Marmonal, que, por oleoduto (com capacidade de 3 000 000 de toneladas por ano), está ligada aos campos de petróleo de Barrancabermeja, no vale do Madalena, e de El Difícil, na porção setentrional do país.

Covenas desde o início da Segunda Guerra Mundial é o pôrto exportador quase que exclusivo da produção de petróleo da porção colombiana da Bacia de Maracaibo, à qual está ligado por oleoduto com capacidade anual de 3 500 000 toneladas.

Na *Venezuela,* país em que a maior parte da população dedica-se à agricultura e à criação, vamos encontrar um panorama que, dentro do conjunto latino-americano, é aquêle que, em intensidade de movimento portuário, suplanta todos os demais do continente desde 1950. Tal fato deve-se ao aumento da produção de produtos primários minerais, sendo insignificante a participação relativa de produtos agrícolas no comércio exportador, em razão do volume representado pelo petróleo e minério de ferro do conjunto do comércio internacional dêsse país. O extraordinário crescimento da produção de petróleo das áreas que bordejam o largo de Maracaibo e trechos do baixo Orenoco, desde a década de 1950,

garantindo cêrca de 92% do valor das exportações (Lacosta, 1965) coloca o país como terceiro produtor do Mundo, com 181 704 000 toneladas em 1965. A seguir, aparece o minério de ferro, como um nôvo e importante item no quadro das exportações. Saído das minas de El Pao Cerro Bolívar sua produção concorreu, em 1965, com 17 640 000 toneladas, que representa um conteudo em ferro equivalente a 10 936 800 toneladas.

O petróleo tem suas jazidas dispostas sôbre dois grandes núcleos: um, mais significativo, junto ao lago Maracaibo (campos de Cabinas, Tijuana, Lagunillas, San Lorenzo, El Mene, etc.) na porção noroeste do país e outro junto ao baixo Orenoco (campos de Tucupita, Oficina, Quiriquire, Caripito, etc.) a nordeste. Sua pròdução, sempre crescente:

1929 —	19 891 000	toneladas
1938 —	27 504 000	"
1946 —	55 701 000	"
1955 —	115 169 000	"
1964 —	117 996 000	"

e sua capacidade de refino de 50 505 000 toneladas (3,36% do total mundial) (Beaujeu-Garnier, Gamblin e Delobez, 1965), associado ao baixo consumo interno, são os responsáveis pela posição que ocupa de primeiro país exportador do Mundo.

Esta situação é responsável pela elevada renda nacional *per capita,* que em 1957 foi de US$ 760, colocando assim o país, nesse setor, numa posição de destaque entre as demais nações do Mundo. "É preciso, porém, não nos equivocarmos sôbre a significação dêsse fato". Com uma renda nacional superior a de muitos países desenvolvidos, a Venezuela não deixa de ser um país incontestàvelmente subdesenvolvido, marcado pela miséria da maior parte da população (50% dos adultos analfabetos, 2 270 calorias por dia e por habitante), suas estruturas econômicas e sociais são tìpicamente as de um país do Terceiro Mundo" (Lacoste, 1965) onde as desigualdades existentes na distribuição das rendas, internamente, são extremamente acentuadas (Lacoste, 1959, 1964, 1965) (Myrdal, 1958) (Benevides Pinho, 1963).

Na exploração do petróleo Venezuelano entram em jôgo interêsses das Sociedades americanas, como a Creole Petroleum Company (filial da Standard Oil de New Jersey), a Gulf Petroleum e da companhia anglo-holandesa Royal Dutch Shell, que no mais antigo distrito explorado (Maracaibo) sempre se ressentiram, desde 1917, das condições naturais impostas pelo lago à penetração de embarcações oceânicas. Sòmente em 1956 é que o mesmo foi franqueado aos navios-tanques

de grande calado, com a abertura de um canal pelo govêrno venezuelano. Êste fato, cedo levou as companhias interessadas a optarem por construções de portos especiais de embarque, na parte externa daquele acidente geográfico, assim como a elegerem as ilhas vizinhas de Curaçao e Aruba para a edificação das primeiras grandes refinarias. Tal escolha, simplificou, de início, a resolução do problema, já que tanto as ilhas como uma das companhias, a Shell, eram holandesas. No pôrto de Willestad (Curaçao) está desde 1917 a refinaria da Shell e no de Oranjestad (Aruba) a da Standard, desde 1928.

Possuem êsses dois portos especializados extravagante movimentação em toneladas, com uma significativa participação da importação no movimento geral já que, além do petróleo que lhes chega por mar, há que contar, também, 5 000 000 de toneladas anuais correspondente ao abastecimento de água fresca. Seu papel: receber a matéria-prima e exportar seus derivados. De todo o conjunto de portos dêsse núcleo, Oranjestad é aquêle que possui movimento geral maior (cêrca de 60 000 000 de toneladas anuais). Os demais terminais concentram-se no Continente, ou junto aos campos produtores (Maracaibo, Balmereje, Bajo Grande, La Salina, Lagunillas, Bachaquero, Gabimas), ou na Península de Paranaguá, com três grandes terminais: o de Bahia de Amuay, Punta Cordon (ambos com refinaria) e o de Las Piedras. É digno de nota que em La Salina e em Puerto Miranda, respectivamente, a Standar Oil e a Shell constroem terminais com capacidades de 50 000 000 de toneladas para o primeiro e instalações para atracação de navios até 65 000 toneladas para o segundo. A área é servida por uma série de oleodutos de tamanhos variados, de 12" a 24".

A outra área produtora, a das planícies orientais e centraís do baixo Orenoco, se encarrega de movimentar outros portos e refinarias, como os de Guanta-Puerto La Cruz (o maior dêles e que possui refinaria na costa setentrional); Caripito e Tucupita, com refinarias e de menor porte. Todos são ligados por oleodutos às áreas de produção.

Outros terminais, dentre os quais El Palito, situado nas proximidades de Puerto Cabello, também interessam a produção venezuelana do ouro negro.

Além dessa riqueza extraordinária que acabamos de ver, a Venezuela, após a Segunda Guerra Mundial, passou também a ter, no minério de ferro, outra fonte em seu comércio de exportação, particularmente para os Estados Unidos e apenas uma pequena porção para a Europa. Os seus portos de movimentação dessa mercadoria situam-se no baixo Ore-

noco (San Felix e Puerto Ordaz) enquanto que o maior dêles, Puerto de Hierro, é marítimo. Todos se encarregam da expedição dessa riqueza que é controlada pelas duas grandes companhias Norte-americanas: a U.S. Steel, proprietária das minas de Cerro Bolívar, e a Bethlehen Steel que explora as de El Pao, desde 1951. O transporte do minério — cujo teor média varia de 50 a 65% (George, 1956; Beajen-Garnier, Gamblin e Delobez, 1965) — se faz das áreas de produção aos citados portos por via ferroviária.

Até o momento nos ocupamos dos portos eminentemente especializados na exportação de granéis sólidos e líquidos, resultante da exploração do subsolo venezuelano. Constituem êles o conjunto mais pujante e mais denso de portos específicos do continente sul-americano. Entretanto, existem alguns exemplos de portos com bem menor tonelagem, porém, de caráter mais eclético, e que servem o coração econômico e demográfico do país. Tais são os casos de La Guaira e Puerto Cabello, que manipulam as importações exigidas pela minoria da população, que desfruta de padrão de vida elevado em função do próprio tipo de economia do país, que, como já vimos, é eminentemente colonial. Êsses dois portos caracterizam muito bem uma área, onde se situam Caracas e Valência, "ponto de impacto de um certo progresso das atividades industriais, muito mais resultam da concentração de equipamentos terciários que da presença de um mercado, devido à residência da classe rica e da acumulação de uma mão-de-obra pobre e muito numerosa" (Rochefort, 1966).

MINÉRIO DE FERRO EXPORTADO
(Em milhões de toneladas)
— 1960 —

PAÍSES EXPORTADORES	PAÍSES IMPORTADORES			
	M.E.C.	*Comunidade britânica*	*E.U.A.*	*Japão*
Suécia-Noruega	13,6	5,1	0,1	—
Espanha-Portugal	1,5	1,1	—	—
África do Norte	2,5	3,7	—	—
África Ocidental	3,0	1,7	1,0	—
Índia	3,0	0,0	0,1	4,5
Malaia	0,1	—	—	5,3
Filipinas	—	—	—	1,2
Canadá	1,8	3,3	10,6	1,1
Estados Unidos	—	—	—	0,8
Venezuela	2,7	1,6	14,6	0,0
Brasil	1,8	0,6	1,5	0,4
Chile	0,5	—	3,9	0,3
Peru	1,5	—	2,8	0,6

Fonte — Alexandersson e Morströn, "World Shipping", Stockholm, 1963.

Apesar da Venezuela aparecer mais de uma vintena de anos depois do Brasil, como país exportador de minério de ferro, por motivos variados ultrapassou êste último de alguns milhões de toneladas.

Trinidad-Tobago — Êsse nôvo Estado insular tem na ilha de Trinidad, a maior das Pequenas Antilhas, seu coração econômico, já que é aí que está situado o maior conjunto de atividades portuárias do país. Possui ela um papel, até certo ponto semelhante, ao das ilhas holandesas frente ao Golfo da Venezuela, já que seus portos (Port-of-Spain que é a Capital, Pointe-à-Pierre, Point Templadora, Chaguaramas, Point-Fortin e Brighton (La Brea) em parte de seu movimento, serve de ponto de apoio ao comércio interessando os produtos extrativos das Guianas (bauxita) e da própria Venezuela (petróleo). Porém, ao lado do grande movimento que, particularmente, a bauxita das Guianas, empresta aos portos de Point Templadora e Chaguaramas, de onde reparte em direção ao Canadá, em especial, o petróleo e derivados além do asfalto natural que vão dar corpo, não só à tonelagem movimentada, como, em especial, ao valor das saídas (84% em 1960). Isto ocorre por serem fruto de uma produção própria, casos do asfalto e dos derivados de petróleo saídos das refinarias de Point-à-Pitre e Point-Fortin. Dentro das devidas proporções Port-of-Spain, faz aqui o mesmo papel que La Guaira para a Venezuela, como pôrto geral do país.

Para a economia das ilhas, porém não devemos esquecer da agro-indústria do açúcar que concorre com quase 10% do valor da exportação geral.

Guianas — Ganharam expressão dentro de nosso estudo graças à produção da bauxita, na Guiana (ex-Inglêsa) e Suriname, que desde a segunda década do século vem sendo manipulada por grandes companhias norte-americanas, cujos interêsses têm penetração mundial: a Aluminium Company of America (ALCOA) e a Canadian Aluminium Company, esta através de sua subsidiária a Demerara Bauxita Company (DEMBA). Sòmente agora é que a ALCOA instala em Suriname uma usina de transformação do minério em alumínio, o que virá provocar um aumento na modesta produção de alumínio da América Latina (Beaujeu-Garnier, Gamblín e Delobez, 1965).

PRODUÇÃO DE BAUXITA
(Em mil toneladas)

	1929	*1938*	*1946*	*1955*	*1963*	*1964*
Guiana	220	455	1 134	2 474	2 860	2 508
Suriname	210	377	1 020	3 377	3 508	3 993

Com esta produção, vêm os recém-independentes países concorrendo com cêrca de 20% da produção mundial dêsse minério, que foi em 1964 de 33 208 000 toneladas.

Pelos portos de Mackenzie (pôrto interno), às margens do rio Demerara, e New Amsterdan saem as produções mais importantes da Canadian Aluminium Company, e pelo de Paramaribo e Moengo as da ALCOA, que através de grandes chatas alcançam Trinidad, onde se faz o transbordo de mais de 3 000 000 de toneldas de minério para os grandes *mineraliers* que rumarão em direção ao Canadá e Estados Unidos.

Convém lembrar, também, que na Guiana há ainda um outro produto de exportação, que apesar da sua pequena tonelagem, em comparação com a do minério, concorre, porém, com 50% do valor da exportação do país: o açúcar. Rum e melaço são igualmente exportados (Pépin, 1960).

Também para a Guiana, Georgetown representa o pôrto típico de importação, como La Guaira e Puerto Cabello na Venezuela e Port-of-Spain em Trinidad-Tobago.

Argentina — País que é sede de um dos "espaços em crescimento" da América do Sul que, como afirma Michel Rochefort (1966) "em tôrno de um certo número de grandes cidades, constituem zonas mais povoadas e mais transformadas, com nós de atividades variadas", a *Argenitna* tem em seus portos do Pampa, especialmente os da Região do Prata, a expressão do dualismo que sua estrutura econômica enfrenta: a de viver ainda do comércio exportador, baseado na remessa de bens agrícolas para o estrangeiro, ao lado de um programa de criação de um parque industrial em desenvolvimento.

O quadro abaixo nos dará uma idéia geral da participação das diferentes categorias de produtos, na corrente exportadora.

EXPORTAÇÕES DA ARGENTINA EM 1959

PRODUTOS	VOLUME *mil ton.*	VALOR *milhões de US$*
Total das exportações	8 880	1 006,0
Total dos produtos da criação	1 125	516,3
carnes	536	258,1
couros	196	69,1
lã	141	120,1
Total dos produtos da agricultura	7 557	441,1
cereais e linho	5 794	290,4
produtos florestais (quebracho)	98	18,2
produtos minerais	60	3,6

Fonte — Gainard, Romain — "L'économie de la République Argentine", 1960.

O quadro das importações por si poderá elucidar certos fatos gerais, comuns a países que ainda não possuem, na realidade, uma estrutura comercial externa prêsa a uma efetiva condição de país industrializado.

IMPORTAÇÕES DA ARGENTINA EM 1959

PRODUTOS	VOLUME *mil ton.*	VALOR *milhões de US$*
Total das importações	12 955	983,6
Energia	9 521	209,3
Máquina e veículos	216	257,8
Produtos metalúrgicos	1 482	191,3
Produtos químicos	319	71,9
Madeira	601	54,9
Metais não ferrosos	152	51,0
Têxteis	85	39,0
Papel e papelão	140	25,3
Produtos alimentares	276	32,8

Fonte — Gainard, Romain — "L'économie de la République Argentine", 1960.

Em 1964 as fontes de divisas estrangeiras do país, advieram em 23,5% da carne, 35,5% dos cereais, 9% de lã, 4% do couro, 6,5% das manufaturas, de um total de 196 184 000 000 de pesos o que não manifesta uma situação estruturalmente diferente da representada pela tabela acima.

O Pampa, "core" econômico e político da República Argentina, está ligado diretamente ao Atlântico por um colar de portos, dos quais alguns marítimos e outros fluviais, êstes às margens do Rio Paraná, navegável até Rosário por navios oceânicos.

Tendo por cabeça Buenos Aires, o maior pôrto do país, outros se lhe seguem, como La Plata, ainda no estuário, Rosário, Campana, San Lorenzo, Villa Constitución, Santa Fé, San Nicolas, às margens do baixo Paraná, para citar sòmente os mais importantes, além de Bahia Blanca, Quequén, Mar del Plata, diretamente voltados para o Atlântico. De todos, Buenos Aires é o pôrto nacional complexo, de funções múltiplas. Aí o movimento de exportação dos tradicionais produtos da pradaria pampeana (carne, couro, lã, cereais), se vê suplantado em tonelagem pelas importações, uma vez que é êle o pôrto importador por excelência, desde que é o responsável por 90% das entradas e 60% das exportações. (Baignard, 1960).

Situado no estuário do Prata, numa posição geográfica ímpar em relação ao Pampa úmido, tinha contra si um sítio desfavorável, em virtude da grande quantidade de aluvião, carreado por tôda a bacia Platina que aí se deposita. Isto fêz

com que, ao ser construído seu pôrto, se fizesse necessário a abertura de um canal de navegação de 80 quilômetros, que garante a entrada e a saída dos grandes navios, colocando-o em comunicação direta com o oceano. Mesmo assim, apesar do balizamento existente neste canal de navegação, são comuns os acidentes de encalhe de navios na lama do fundo do estuário. Não se deve admirar, pois, de ser êle dos mais artificiais que a maioria dos portos metropolitanos do mundo (Alexandersson e Norströn, 1963).

É digno de nota o fato dêste grande pôrto, que já foi o primeiro do continente, representar, no que concerne à exportação, metade em valor e um terço em volume, do total do país, bem como 3/4 da exportação da carne e a quase totalidade da lã e couros, sendo superado, porém, na exportação de grãos, por Rosário e Bahia Blanca.

Os demais portos da chamada "zona do litoral" (De Santa Fé e La Plata), com exceção dos portos eminentemente do petróleo e derivados, como La Plata, Campaña e San Lorenzo (todos com refinarias), são estabelecimentos que têm como função a expedição para o exterior, das riquezas agrícolas (trigo, milho, especialmente). Isto porque, na hinterlândia imediata desta fachada, está uma das grandes concentrações da produção de ambos os cereais.

Já no litoral exterior, os portos de Bahia Blanca e Quequén e Mar del Plata, são quase que eminentemente exportadores de trigo, em virtude de estarem próximos a um dos chamados distritos do trigo (sul da Província de Buenos Aires).

Na porção meridional do país é a riqueza mineral (petróleo e carvão) que provocou o aparecimento de portos na Patagônia. Para o petróleo da mais importante província produtora da Argentina não há outra ligação com as áreas de refino senão por mar; daí ser Comodoro Rivadávia o principal pôrto de embarque para o estuário do Prata, seguido de outros de pequeno vulto, como Galeta Olívia, Puerto Madryn e Rio Grande del Fuego. Já para o gás não acontece o mesmo, uma vez que existe ligação direta com a região do estuário do Prata, por gasoduto, desde Comodoro Rivadávia.

Rio Gallegos, no extremo sul do continente é porto especializado em carvão, que é produzido em Rio Turbio, situado a 260 quilômetros do mar, nos contrafortes andinos do extremo sul da Patagônia.

Por último, no *Uruguai*, sòmente merece destaque o pôrto de Montevidéu, que em si resume, pràticamente, a vida urbana do país e o que nêle há de industrial (Rochefort. 1966).

Alia à sua função de pôrto nacional complexo, movimentando quase tôda a importação, a de ser o responsável pelas exportações, que não fugindo à regra, prendem-se a produtos primários, desta feita sòmente agrícolas (carne, lã, couros, peles), para a Europa e América do Norte.

Por êsse esbôço feito para os portos atlânticos sul-americanos, da Colômbia ao Uruguai e Argentina, percebemos, de um lado, a importância internacional de alguns dêles (Buenos Aires, Oranjestad, Rio de Janeiro, Santos), de outro, a concentração extraordinária, no norte do continente, de uma série enorme de pequenos portos ultra-especializados, como os casos dos terminais petrolíferos ou os de minerais ferrosos. Em quase todos, porém, aquêles problemas, citados no início dêste capítulo, se fazem sentir, particularmente os de ordem natural, como os de assoreamento, os de pouca profundidade dos canais de acesso, os relativos às dificuldades de acesso por estarem situados vários dêles em áreas deltáicas ou em baixos cursos de rios (Rosário, Pôrto Alegre, Barranquilla, San Félix, Puerto Ordaz, Recife, Cabedelo, etc.).

Quanto aos portos brasileiros que se estendem por tôda a fachada oriental e norte-oriental da América do Sul, numa extensão superior a 7 mil quilômetros, onde existem mais de duas centenas de ancoradouros dos quais apenas vinte e um podem ser chamados de portos construídos, podemos dizer que se alinham numa posição, infelizmente, ainda inferior aos seus congêneres dos países vizinhos. Pois, nêles, observam-se não só a influência direta dos fatôres naturais há pouco citados, como também os problemas considerados da faixa orgânica e social, de acôrdo com o relatório dos *experts* das Nações Unidas. De fato, principalmente nos grandes portos, vamos encontrar aquela inadequada organização do regime de trabalho portuário, a falta de mão-de-obra qualificada, o excesso de pessoal e as dificuldades sociais ou políticas para reduzi-lo.

Num mapa do Brasil onde se alinham alguns daqueles — mais de duas centenas — portos citados podem perceber-se a predominância dos que possuem na corrente de exportação a maior fôrça da sua movimentação de mercadorias. É assim que, de Manaus a Macapá e Belém, na Bacia Amazônica, e daí passando por São Luís, Parnaíba, Camocim, Fortaleza, Areia Branca e Macau, na costa nordeste do país, percebe-se o predomínio absoluto de portos de pequena expressão quanto ao movimento em tonelagem e que se especializam na exportação de matérias-primas em bruto: borracha, manganês, castanha-do-Pará, semente de babaçu, cêra de carnaúba, sal. Apesar da sua multiplicidade tais produtos não

pesam muito na balança comercial do país, mas dão aos respectivos portos que os movimentam um predomínio na sua corrente de exportação.

Contudo, devemos fazer uma exceção para Belém do Pará, o pôrto da Amazônia, que, pela sua posição geográfica, comanda todo o movimento regional e assim recebe a maior parte das mercadorias de importação que uma pequena população consumidora de bens necessita (1964 — importação do exterior 76 232 toneladas e exportação, 50 909 toneladas).

Salvo Belém, os demais portos da área abordada servem a trechos do país considerados de economia a mais primária, e conseqüentemente com as populações as mais subdesenvolvidas. Além disso, nenhum dêles está ligado às suas respectivas hinterlândias por meios de circulação organizados, desde que, simples caminhos que podem ser considerados estradas tão-sòmente na época da estiagem, ou modestas ferrovias isoladas colocam-nos, apenas, em contacto parcial com as mesmas. O esquema Macapá-Serra do Navio, que pode ser considerado uma continuação do que vimos nas áreas mineiras da Venezuela e das Guianas, constitui a única exceção no caso. Mesmo os dois principais portos salineiros do país (Macau e Areia Branca), que têm nos seus arredores a exploração do produto, não foram, até agora, organizados para o embarque desta riqueza.

Na costa oriental se alinha uma maior densidade de portos, embora ainda, na sua maioria modestos, mas onde se destacam dois dos principais do país (Recife e Salvador). Agora estamos numa área que, apesar de ainda subdesenvolvida, apresenta certas características geoeconômicas de uma maior pujança na sua produção, se bem que não escape, tão pouco, da pauta geral do continente: o dos produtos primários como riqueza básica do seu comércio. De fato, de Natal e Cabedelo a Recife e de Maceió, Aracaju a Salvador e Ilhéus e daí por Canavieiras e Caravelas, até São Mateus, não podemos fugir àquele mesmo predomínio das riquezas naturais e agrícolas concorrendo para a pauta da sua exportação. É verdade que elas têm agora um valor bem maior, bastante expressivo, bastando citar o açúcar e o cacau, sem falar do petróleo que maior participação tem hoje no comércio da cabotagem. Três áreas de produção se destacam nesse trecho da costa brasileira: a zona da agro-indústria do açúcar (a Mata Nordestina), o Recôncavo Baiano - até ontem apenas policultor, e agora o maior produtor de petróleo do país — e a zona Cacaueira de Itabuna e Ilhéus. Recife, Salvador e Ilhéus são os portos principais que respectivamente, as servem. Principalmente os dois primeiros, que além de possuírem uma tradição histórica de mais de 300 anos, servindo às maiores e mais

importantes hinterlândias portuárias desta área, possuem hoje um acervo de comunicações terrestres, particularmente rodoviárias, que os garantem como os dois maiores escoadouros regionais. É digno de nota, ainda, o fato de Recife e Salvador, além de possuírem uma posição geográfica significativa, terem a seu favor sítios naturais os mais favoráveis de tôda a costa que vai de Natal a Cabo Frio, e que foram, hist̀oricamente, aproveitados desde os primórdios de sua fundação.

No primeiro grupo de portos citados, isto é, o da costa nordeste do país, sòmente Manaus e Belém são portos organizados, ao contrário do segundo trecho, o da costa oriental, onde além dos principais, são também organizados Natal, Cabedelo, Maceió e Ilhéus.

Na Costa de Sudeste, já os aspectos se tornam completamente outros, em função dos seus portos servirem à área geoeconômica mais importante do Brasil. Alinham-se aí, na atualidade, como portos construídos: Vitória, Niterói, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, São Sebastião, Santos e Paranaguá-Antonina, todos êles tendo, em maior ou menor proporção, no valor de sua movimentação de mercadorias, o café. Além dessa riqueza, que é ainda a mais importante do país, outras concorrem também, e muito, para que êles sejam não só os mais importantes na nação como, mesmo, dos principais do continente (Santos, Rio de Janeiro e Vitória): algodão, açúcar, laranja, banana, óleos vegetais, minérios de ferro e manganês e alguns poucos produtos industrializados, todos na corrente exportadora para o exterior. Percebe-se pela lista acima enumerada que a marca indiscutível da economia colonial, que vimos percebendo e assinalando nos portos sul-americanos, está presente, também, em todos êsses portos citados que servem à mais rica área do país.

Acontece, porém, que, na corrente importadora, que lhes dará aquêles aspectos bem diferentes dos demais portos do país, iremos encontrar uma diversificação e um volume responsáveis por um realce ainda maior da posição, particularmente, de Santos e do Rio de Janeiro. É verdade que, portos como Vitória e Paranaguá-Antonina, diferem do esquema dêstes dois grandes, em virtude do predomínio da exportação (minério de ferro e café em Vitória e café e madeiras em Paranaguá-Antonina), sôbre a importação que, para suas áreas de influência são feitas bàsicamente pelo Rio de Janeiro e por Santos.

Deixando de lado, nesse momento, os dois grandes portos, Rio de Janeiro e Santos, sôbre os quais teremos oportunidades de discorrer no transcurso da presente tese, abordaremos os

casos especiais de Vitória e Paranaguá, dada a posição secundária ocupada pelos demais. Já vimos que ambos aparecem como predominantemente exportadores e mesmo essa sua importância é muito recente, pois ambos se tornam portos de certa categoria a partir de 1940.

Vitória, no momento, o maior pôrto exportador de minério de ferro do país e segundo do continente, com cêrca de 8 milhões de toneladas em 1964, além de quarto pôrto exportador de café, com pouco mais de 1 milhão de sacas anuais nos últimos anos, possui uma área de influência muito restrita, em função da sua pobre rêde de comunicações terrestres. A estrada de ferro só chegou à cidade de Vitória, localizada na ilha do mesmo nome, em 1940, quando a Leopoldina Railway construiu uma ponte com base na ilha do Príncipe e que hoje serve também à rodovia; já a estrada de Ferro Vitória-Minas, que serve uma área situada a 500 quilômetros de distância, no Estado de Minas Gerais (Quadrilátero Auro-Ferrífero), não chega pròpriamente à cidade de Vitória, pois o cais das Argolas ou do minério situa-se, defronte a mesma, no continente, assim como o recém-inaugurado terminal de Tubarão que também fica no continente, porém, na entrada da Baía de Vitória. Para se ter uma idéia de como evoluiu a tonelagem de mercadorias nesse pôrto especializado, basta dizer-se que, seu movimento, interessando tão-sòmente ao exterior foi:

ANOS	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	TOTAL
	em ton.	*em ton.*	
1935	——	——	146 000*
1948	498 433	12 013	510 446
1950	771 195	10 893	782 088
1953	1 476 456	61 257	1 537 713
1956	2 494 156	72 751	2 566 907
1957	3 104 826	100 142	3 204 968
1960	4 336 511	120 031	4 456 542
1962	5 962 738	129 209	6 091 947
1964	8 133 560	288 065	8 421 625

* Incluída a cabotagem.

Fonte — Conselho Nacional de Estatística — Anuários Estatísticos do Brasil — 1951 a 1961.

Tudo indica que, apesar dêste predomínio da corrente exportadora, Vitória terá um crescente desenvolvimento do seu pôrto, em futuro próximo, no que se refere também à corrente de importação, dado ser êle o ponto de apoio natural das áreas onde estão os novos centros siderúrgicos de Minas Gerais que, necessitando de carvão mineral (nacional e estrangeiro), deverão utilizar-se cada vez mais dêste pôrto para recebê-lo.

Paranaguá-Antonina, dois velhos portos que datam do século XVII, mas que viveram até agora apagados em função da modéstia da sua hinterlândia planaltina (primeiro e segundo planaltos paranaenses), apesar de, desde fins do século passado, estarem ligados à Curitiba por uma estrada de ferro. Sòmente nos últimos quinze anos foi que ambos começaram a sair da sua modéstia, à custa da riqueza cafeeira do terceiro planalto paranaense, quando se construiu uma estrada de rodagem que atingiu a citada área produtora, e que, no momento, está tôda asfaltada seguindo pela Serra do Mar através da velha estrada da Graciosa, também do século passado, como a ferrovia, mas hoje tôda calçada. Isto produziu uma evolução que se pode perceber perfeitamente pelos seguintes exemplos:

ANO	MOVIMENTO TOTAL EM TONELADAS
1940	378 413
1950	590 346
1965	1 383 315

Apesar da crescente importação de derivados de petróleo nacionais, o movimento de exportação no conjunto de ambos os portos superou em 1965 o da importação. Se em Vitória o minério de ferro concorreu por excelência para movimentação do pôrto, com mais de 90% do total da tonelagem, em Paranaguá, cabe êsse lugar ao café, com a vantagem de o valor do mesmo ser muitas vêzes maior que o do minério saído pelo pôrto capixaba, conforme dados de 1964, onde para os portos paranaenses a exportação atingiu o valor de 124,5 bilhões de cruzeiros, enquanto que para o de Vitória foi de 118,6 bilhões de cruzeiros. É de convir-se que, em Vitória, a exportação cafeeira concorre com mais da metade daquele valor, sem levarmos em consideração a diferença de tonelagem movimentada entre ambos.

Nesse conjunto, Paranaguá-Antonina, dois problemas ainda se põem a desafiar a administração do mesmo: o do assoreamento da Baía de Paranaguá, particularmente da sua barra, e o da ligação melhorada com o planalto. Ambos estão sendo encarados fortemente pelo govêrno estadual, concessionário dos dois portos, que para tanto tem se esforçado em demasia, mas ainda não conseguiu debelar. Tôdas as facilidades e vantagens são oferecidas pelo govêrno aos usuários do pôrto, à guisa de propaganda, num extraordinário esfôrço de capturar o mais possível a área do Norte do Paraná que é a mais importante do Estado e que até agora está muito mais prêsa ao binômio São Paulo-Santos que ao embrião Curitiba -Paranaguá.

Finalmente, na costa Sul do país se enfileiram mais de meia duzia de pequenos portos — salvo dos (Pôrto Alegre e Rio Grande), que movimentam respectivamente um total de 1 474 588 toneladas; em Santa Catarina, e 2 129 864, no Rio Grande do Sul (em 1964). No primeiro dêstes estados, cinco pequenos portos se enfileiram de norte para sul: São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Laguna e Imbituba, sendo dois insulares: São Francisco e Florianópolis. Pelo total da movimentação dêstes cinco portos podemos avaliar a sua modéstia. Contudo, devemos ressaltar o papel de dois produtos que muito concorrem para aquela tonelagem na corrente exportadora: o carvão de Imbituba e as madeiras de Itajaí. Já no Rio Grande do Sul, são os produtos agro-pecuários que pesam na exportação, principalmente carnes, em forma de charque ou carne congelada, couros, lãs, arroz, cebola, etc. Mas, é na importação que os três portos gaúchos se ressaltam em função de uma demanda de bens de consumo maior para uma população de nível de vida mais elevado, como o é na maior parte do Estado, Parece-nos que pesam nessa importação, além de produtos manufaturados, o petróleo e seus derivados e o sal.

De nôvo vemos a repetição do mesmo esquema fundamental, ou seja, o predomínio na exportação de produtos primários e na importação de produtos manufaturados. Por outro lado, aqui como nas demais áreas, já vistas, de um país, cuja escala de tamanho é continental, repete-se a afirmação válida para todo o continente sul-americano no que diz respeito às relações entre os seus portos: o pequeno volume de movimentação dos portos que servem a elas. Êsse sistema que vale para os países sul-americanos em relação ao exterior poderia ser repetido para o Brasil em relação à área de Sudeste, bastante industrializada e que, através seus portos receberia os produtos primários das outras áreas nacionais (como recebe o petróleo do Recôncavo, o carvão de Santa Catarina, o sal do Nordeste), enviando-lhes os seus produtos manufaturados. Infelizmente, isto não acontece em virtude da falta de conexão entre os seus numerosos portos, já porque a maioria não oferece condições normais de navegabilidade, era porque as frotas mercantes nacionais deixam muito a desejar no que diz respeito às vantagens oferecidas aos seus usuários. Daí o que já afirmamos no princípio do capítulo, a concorrência cada vez maior das rodovias sôbre as aquavias, isto é, do caminhão sôbre o navio. "Em confronto com 27,5 bilhões de toneladas/quilômetro, em 1950, o total de carga transportada no país foi de 104,5 bilhões de toneladas/quilômetro em 1965. Porém, a distribuição percentual das cargas transportadas demonstram que nesse crescimento

houve distorções graves. Em 1950 a participação dos transportes rodoviários no movimento total era de 39,6%, já exageradamente alta, mas elevava-se a 68,6% no ano de 1965; a das estradas de ferro caiu de 30,2% para 18,0%, enquanto a da *marinha mercante baixava de 30,2% para apenas 13,4%"* (Gilberto Paim, 1967). Esta comparação dispensa comentários, mas não nos podemos furtar a uma crítica veemente aos nossos administradores e homens públicos, bem como aos nossos homens de negócios, em face de um tal estado de coisas, pois não é possível que num país subdesenvolvido como o nosso, que não produz ainda o petróleo necessário para o seu consumo, deixe a cargo dos caminhões aquilo que poderia ser transportado pelas embarcações, principalmente se lembrarmos que um navio com capacidade de carga de 10 mil toneladas faz o mesmo papel de mil caminhões, sem levarmos em conta tôdas as vantagens daí oriundas.

Nesse conjunto de portos brasileiros que acabamos de ver, desde a Amazônia até o Rio Grande do Sul, podemos destacar alguns fatos fundamentais: 1.º — há uma vasta área litorânea que, do estuário amazônico até a costa sul da Bahia, apresenta um colar de portos, na sua quase totalidade modestos na movimentação e bastante esparsos na extensa costa por onde êles se distribuem; ao contrário do que acontece na Costa de Sudeste e do Sul onde há uma maior concentração e onde ficam os mais importantes portos do país; 2.º — é no litoral do Sudeste que se encontram os dois mais importantes portos brasileiros (Santos e Rio de Janeiro) que, em 1964, receberam 26,7% dos navios entrados num total de 23 399, e 47,2% da tonelagem média de registro dos mesmos; 3.º — apenas 21 portos, dos mais de duzentos existentes na costa brasileira, são construídos e, assim mesmo, dêsses, poucos os que apresentam a sua aparelhagem em dia; 4.º — dos portos brasileiros analisados, além de retratarem os tipos de economia de suas respectivas áreas de influência, muito se assemelham aos que foram analisados nos países da fachada atlântica sul-americana, no que diz respeito ao primarismo das suas exportações em contraposição aos bens de consumo e de produção da corrente importadora, o que prova o grau de subdesenvolvimento da maioria das áreas do continente.

Embora não tenhamos ainda analisado os aspectos particulares do pôrto de Santos, podemos desde já antecipar que êle possui condições para melhorar o índice de relações entre os seus congêneres do continente, desde que nos lembremos da importância representada pela sua hinterlândia, particularmente a mais próxima, a do planalto paulistano, onde se situa o maior parque industrial sul-americano. Sabemos

que o Brasil mantém relações econômicas com as duas repúblicas situadas nos dois extremos de seus limites, a Argentina e a Venezuela; essas relações, porém, não puderam até agora ampliar-se, ficando apenas no campo dos produtos primários, quando, na realidade, poderíamos enviar-lhes vários dos nossos produtos industrializados, à medida que lhes comprássemos cada vez mais, como tem acontecido, o trigo, a lã, o petróleo, frutas de clima temperado, etc. Isto porém, até agora não aconteceu, em maior escala, em virtude do velho esquema de trocas existentes entre os países tropicais e as nações desenvolvidas das latitudes médias do hemisfério norte.

Finalmente, não nos devemos esquecer que êste pôrto já está ligado por ferrovia desde as fronteiras brasileiras em Corumbá até Santa Cruz de La Sierra na Bolívia, e que, num futuro próximo esta ligação se estenderá até o Pacífico, em Orica, constituindo-se assim, na maior transcontinental sul-americana.

NOTA N.º 1

Revigoramento da Armação Particular para um efetivo Desenvolvimento Naval do Brasil — Retirado de A. C. Santos, publicado em "Fatos sôbre Problemas Nacionais de Importância Para Todos os Brasileiros' — 1966 — Rio Janeiro.

Constituição de nossa frota mercante: — A frota brasileira de cabotagem e de longo curso é constituída presentemente de 132 emprêsas, das quais 6 são oficiais e 126 de propriedade particular. As emprêsas oficiais contam com 156 navios que totalizam cêrca de 1 150 000 toneladas d. w. de embarcação, enquanto que as particulares (88 sociedades e 38 firmas individuais) operam com 231 navios, somando todos 480 000 toneladas d. w. A razão da menor tonelagem em relação às 6 emprêsas oficiais é que, dos 126 operadores particulares, 63 utilizam barcos de menos de 500 toneladas d.w.

Em 1964, o conjunto da frota mercante brasileira transportou cêrca de 19 000 000 toneladas, das quais 8 711 000 foram de cabotagem. Mas, delas, 6 397 000 representam o movimento de transporte de óleo ao longo da costa brasileira, à custa da FRONAPE, que tem o monopólio neste sentido. O transporte de carvão representou 665 000 toneladas, e sua maioria deslocado pela Companhia Siderúrgica Nacional transportando o carvão de Imbituba para o Rio de Janeiro. As demais cargas representaram um volume de 1 649 000 toneladas, das quais os armadores particulares transportaram 76,34%.

Os outros transportadores foram: — Lóide Brasileiro (2,00%), SNAP, Bacia do Prata, fôrça de transporte da Marinha e alguns navios estrangeiros que dentro de uma *autorização ânua* participam da nossa cabotagem e transportam cêrca de 7% das cargas, ou seja, 120 000 toneladas por ano.

Comparando com o ano de 1959, houve um declínio, no espaço de um lustro, nos serviços de transporte marítimos brasileiros. Para uma análise das razões do declínio da nossa cabotagem citamos 3 dados fundamentais.

Em 1959, o total da movimentação mensal era da ordem de 400 000 toneladas, enquanto que em 1964 foi de 131 000, ou seja, menos 270 000 toneladas por mês, havendo assim um decréscimo de 67% no movimento mensal de transporte de cargas por águas territoriais brasileiras. Êsse processo involutivo se deve: a modificações da estrutura econômica do país; às freqüentes perturbações econômico-sociais com sensível incidência na área portuária. Até a última guerra mundial, a navegação de cabotagem constituía o nosso sistema preferencial de transporte na movimentação de cargas dos centros de produção para os centros de consumo. A mudança de estrutura da produção entre os centros de consumo de matérias-primas, produtos agrícolas e industriais (antes havia um equilíbrio, com a característica sazonal das safras em nossas regiões geoeconômicas). Quebrou-se o equilíbrio no momento em que, também, as novas rodovias passaram a fazer concorrência ao transporte por água.

E, se ainda existe um certo movimento na frota mercante, isso se deve ao transporte de granéis: carvão, minérios, petróleo, sal a granel, etc. Mas, enquanto mais cresce a sua demanda nos mercados internos menos se cuida de transportá-los convenientemente em barcos apropriados. Segundo estudos feitos por um grupo de trabalho do BNDE, o sal, em 1970, deveria atender a uma necessidade de demanda de cêrca de 2 000 000 de toneladas e até hoje o seu transporte é feito do modo mais rudimentar possível em barcos obsoletos, do Rio Grande do Norte para o resto do país. Entretanto, essa mercadoria representa, no momento, de 40 a 50% da movimentação de cargas da nossa cabotagem.

Os transportes à longa distâncias, à média e à pequena distância, requererão dos serviços marítimos, não só características e especificações de materiais, mas, e principalmente, eficiência e qualidade. Porque, mesmo à média-distância, o sistema rodoviário terá condições competitivas bastante acentuadas em relação ao transporte marítimo. Deverá ser adequadamente formulado o *complexo navio-pôrto,* para se obter uma sensível melhora no transporte marítimo.

Problema do pessoal

Condições operativas, pròpriamente ditas, do navio, ou seja, complexo conjunto de instrumentos de fixação da parte remunerativa e da regulamentação dos deveres e atribuições do pessoal de bordo. A remuneração, atividades, deveres e obrigações etc. são estabelecidos pelo Regulamento do Tráfego Marítimo; pela Portaria n.º 685, que fixa deveres e atribuições dos tripulantes; pela legislação específica da Consolidação das Leis do Trabalho e Estatutos dos Funcionários Públicos; além dos contratos coletivos ou contratos de trabalho na área da iniciativa privada. Um êrro capital existe em tôda essa estrutura burocrática no tocante à fixação dos deveres e obrigações. É que êstes deveres e obrigações, especialmente na portaria n.º 685, são fixados através de forma casuística, não estabelecendo, mas dando a entender: que tudo que não consta, nem é discriminado nos 90 artigos, parágrafos e alíneas, pode ser interpretado pelo tripulante como serviço extra, que escapa a sua obrigação específica. É uma interpretação abusiva esta, pois não há legislação marítima que não obrigue os tripulantes de um navio a executar todo e qualquer serviço a bordo, durante uma viagem ou estadia nos portos, etc. Para cumprimento de tal exigência, a parte remunerativa teria de passar por uma reformulação de correção, a fim de oferecer uma remuneração válida, além da suplementação, após as 8 horas de trabalho regulamentar.

Setor portuário

A parte portuária não poderia deixar de ser apreciada em conjunto com a marítima, a fim de que as medidas de correção sejam tomadas em paralelo, com aplicação simultânea no tempo. Só assim, com as resultantes das correções praticadas nos dois componentes, produzir-se-ão os resultados esperados no componente *Pôrto-Navio*. Muito teria que inovar, corrigir, modernizar e melhorar na parte portuária, cujas características de ordem material são representadas por cais, armazéns, equipamentos de movimentação, pela parte de apoio e sua ligação com o pôrto para atender a entrada e saída das cargas, pela parte de dragagem da faixa fronteiriça, ou dos canais de acesso à zona portuária pròpriamente dita.

Parte operativa — Onde seria de ressaltar-se o fluxo da carga que, ao sair de um porão do navio com destino ao armazém do pôrto, deverá ser afinal retirada pelo consignatário, quer por meio de caminhão, quer por vagão de ferrovia. Neste fluxo, que é uma unidade de movimentação, interferem seis

ou oito entidades, cada qual com um processo remunerativo diferente e, às vêzes, cada uma subordinada à orientação de um respectivo responsável. Esta movimentação é realizada bàsicamente, através do serviço da estiva, de portuário no guindaste da resistência ou da tropa na plataforma, além do conferente, consertador de carga, etc., e, dentro dos armazéns do cais, pela tropa e pessoal dos portos.

Para se ter uma idéia da complexidade e diversidade de tais serviços, bastaria citar as suas diversas modalidades de remuneração: a estiva ganha por salário-dia ou por um processo de remuneração por tonelagem; o guindasteiro recebe por mês; o conferente por taxa distinta do estivador e com salário-dia diferente; o consertador também; a tropa ou resistência recebe por unidade, e o pessoal do armazém ou é diarista ou mensalista. Como é possível obter dêsse fluxo uma eficiência maior em têrmos de produção, com semelhante diferenciação de interêsses, grau de satisfação de cada um dos que nêle atuam, com tão diferentes modalidades remunerativas?

A medida a tomar seria a unificação dêsse conjunto de intervenientes, sob a orientação de um mesmo e único responsável e que todos os componentes fôssem colocados dentro do mesmo porcesso remuneratório e de interêsse na tonelagem movimentada. Resolver-se-ia, assim, um problema de psicologia econômica, causas psicológicas de desestímulos, de animosidades profissionais, oriundas de tanta desigualdade salarial. Assim, na parte portuária, além das medidas de ordem material, relacionadas com a adequação das instalações especilizadas, manutenção e modernização das existentes, deveriam ser também adotadas aquelas de natureza operativa.

Assim, os problemas da nossa marinha mercante devem ser apreciados dentro do *binômio pôrto-navio.*

SANTOS: AS BASES NATURAIS DO GRANDE PÔRTO TROPICAL BRASILEIRO

Do ponto de vista da geografia portuária, a fachada atlântica do Brasil de Sudeste apresenta um grande paradoxo, do qual dependem numerosos problemas geo-econômicos e tecnológicos. Trata-se da região mais recortada de todo o litoral brasileiro, e, como tal, aquela em que os ancoradouros naturais se sucedem a mais curto espaço. No entanto, essa é, também, a área do país onde existe a maior, mais maciça e contínua muralha de separação entre o litoral e os planaltos interiores de quase todo o Brasil tropical. Ao longo de tôda a fachada oceânica do estado de São Paulo, por algumas centenas de quilômetros de extensão, a Serra do Mar está presente, através suas vigorosas escarpas assimétricas, cujas altitudes médias giram em tôrno de 800-1 100 metros (760-1 300 m). De outra banda, na vertente continental, vales e compartimentos de planaltos, possibilitam uma irradiação fácil de passagens naturais, que têm sido geralmente bem aproveitadas pelo homem desde há séculos.

Pierre Denis (1910), foi o primeiro geógrafo a equacionar o problema das dificuldades de ligações entre o litoral e o planalto no Brasil de Sudeste e Brasil Meridional. Além do mais, foi o primeiro especialista a tecer considerações inteligentes a respeito das diferenças básicas existentes entre os esquemas paulista e platino de conexões entre respectivos portos e hinterlândias.

> "Dans le Brésil méridional, les chemins de fer qui unissent les ports aux plateaux de l'interieur, se sont heurtés portout au même obstacle: la serra du Mar. La muraille n'avait pas de brèches. Il fallut escalader ce gradin de 800 mètres. La construction des lignes qui gravissent la serra a couté de gros capitaux et des prodiges de technique; aussi sont--elles relativement rares. La forme du terrain se lit dans le dessin du réseaux. Les lignes qui gravissent le plateau se ramifient seulement de l'autre côté de la crête de la serra. C'est précisément le contraire de ce que si passe en Argentine, où les voies ferrés se dispersent en tous sens au départ des ports de Buenos Ayres et de Rosario. Autant les plaines de la

> Pampa s'ouvrent librement du côté de la mer, autant le plateau brésilien est d'abord difficile. En Argentine, les ports out prosperé rapidement, et sont devenus eux-memes des capitales. Dans le Brésil meridional, les ports, isolés de l'arrière-pays, exercent exclusivement leur fonctions de porta, à chacun d'eux correspondant une ville dans l'interieur. Santos et São Paul forment un couple inseparable, comme silleurs, dans l'Amerique tropicale, Caracas et La Guayra"...

Cronistas, viajantes, historiadores e homens públicos, sempre souberam perceber, ainda que empìricamente, o papel de "montanha-barreira" representada pela Serra do Mar na conjuntura da circulação entre "litoral" (pontos) e "planalto" (áreas produtoras principais). A partir dos estudos geográficos de Pierre Denis (1910, 1927), Luiz Flores de Moraes Rego (1932), Pierre Deffontaines (1935), Caio Prado Júnior (1935), Pierre Monbeig (1937, 1940, 1952, 1953), Aziz Ab'Saber (1954, 1955) e Pasquale Petrone (1965, 1965a), ficou bem definido o esquema das relações entre portos e hinterlândias no Brasil de Sudeste, assim como as grandes dificuldades técnicas e econômicas que dificultam a solução dos problemas derivados de tal conjuntura ao mesmo tempo fisiográfica e geo-econômica.

Foi Pierre Monbeig (1957 e 1940, p. 134) quem anotou com propriedade que "Uma vez transposto o escarpamento da Serra do Mar, não há mais dificuldade séria, verdadeiramente capaz de entravar as comunicações. A construção das vias férreas irradiantes ao redor da capital não esbarrará nunca com dificuldades técnicas de importância; há nisso grandes vantagens geográficas que é necessário não desprezar se se quizer compreender a rapidez com a qual se povoou o interior."

O fato de existir uma ligeira enseladura topográfica na Serra do Mar (760-800 m) na área imediatamente contígua à Baixada Santista, o que, aliás, já foi sublinhado por diversos geógrafos (Pierre Denis, 1910, 1927; Pierre Monbeig, 1937, 1940), teve uma importância apenas parcial para fixar e garantir as relações entre litoral e planalto, à altura da região de São Paulo-Santos. Em verdade, os fatos são um pouco mais complexos do que parecem à primeira vista. As considerações a seguir de autoria de Ab'Saber (1954), parece-nos, esclarecem devidamente o assunto:

> "Do exame de uma carta hipsométrica da região, três grupos de fatos fisiográficos, de caráter regional, destacam-se logo: 1.º) — a posição da região de São

Paulo, num dos reversos continentais mais suaves e individualizados da periferia do Planalto Atlântico: 2.º) — as possibilidades de acesso relativamente fácil e direto entre o litoral e o Planalto, à altura da região de São Paulo e da região portuária de Santos; 3.º) — as inúmeras passagens extremamente accessíveis para as vias de comunicações modernas, existentes a partir de São Paulo, na direção das mais diversas áreas da hinterlândia paulista. Tomados em conjunto, êsses três elementos constituem uma pequena combinação de fatos geográficos, não encontrados, em outras áreas do Estado de São Paulo. Deve-se exclusivamente a êles a condição de entroncamento de vias de passagens naturais que tão bem caracteriza o destino geográfico da região de São Paulo". — "Trata-se de um complexo de fatos fisiográficos que não podem ser analizados isoladamente. De que valeria, por exemplo, um compartimento suave a individualizado de Planalto, sem acesso rápido, fácil e direto para um sítio portuário de valor? Por outro lado, que significado teria a existência de um bom pôrto natural na fachada costeira, em face da inexistência de espaços e áreas humanizáveis do Planalto? Ou ainda, que prioridade poderia ter a região de São Paulo, na concentração das rotas terrestres paulistas, se se repetissem, com freqüência, as mesmas condições fisiográficas em áreas vizinhas ou contíguas?

Tais considerações poderiam ser completadas se lhes acrescentássemos alguns fatos relativos à história econômica do planalto no estado de São Paulo. Foi certamente a história econômica e social desta parte do país, relacionada sobretudo com a "marcha do café", e, em parte com a industrialização elaborada à custa da riqueza cafeeira, que deram substâncias ao complexo viário São Paulo—Santos. Nota-se ainda que vencida a montanha-barreira da ferrovia, para atender ao transporte do café, aquêle mesmo acidente, porque mais tarde, iria gerar riquezas através da produção hidrelétrica, que foi uma das grandes bases da industrialização da região de São Paulo (Deffontaines, 1935; Monbeig, 1953; Ab'Saber, 1954.)

* * *

Deixando de lado as observações de conjunto que dizem respeito às relações entre o litoral e os planaltos no Brasil de Sudeste, devemos, agora, analisar os aspectos básicos do pró-

prio litoral paulista. Existe, nesse sentido, graças aos trabalhos dos cartógrafos, geógrafos e engenheiros, que ali operaram, uma razoável bibliografia especializada, constante dos trabalhos da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo (1908, 1915, 1920); Everardo Backheuser, (1918); Carlos Borges Schmidt (1935); M. C. Vicente de Carvalho (1944, 1944a), Pierre Monbeig (1943, 1949, 1954); João Dias da Silveira (1942, 1942a, 1950); Francis Ruellan (1944); Araujo Filho, (1951); Louis Papy (1952); França (1954); Empairo e Laming (1956). Tais estudos nos são particularmente úteis para a "setorização" do litoral paulista, fato particularmente importante para o conhecimento da situação original do "litoral de Santos" no conjunto litorâneo mais extenso que o enquadra.

O litoral é, das regiões naturais paulistas, aquêle que possui limites os mais precisos, já que a base dos paredões abruptos da Serra do Mar separam-no completamente dos planaltos interiores. Poucos são os trechos da costa brasileira onde a zona litorânea fica tão nìtidamente demarcada e tão bem separada da sua hinterlândia: os seus 17 000 km² de planícies costeiras e pequenos maciços isolados estão perfeitamente delimitados pelo mar e pela serra. A despeito disso, desde a fronteira com o Estado do Rio de Janeiro até à fronteira com o Estado do Paraná, existem pelo menos três setores fisiográficos bem diversos, de há muito caracterizados pelos geógrafos que voltaram suas vistas para a região.

Existem diferenças fundamentais entre os trechos que estão ao norte e ao sul da região de Santos. Enquanto no chamado litoral Norte paulista a Serra do Mar e seus esporões, constituídos por terrenos cristalinos (predominantemente "gnáissicos"), entram em contacto direto com as águas atlânticas, por grandes trechos, o litoral Sul, a partir da Praia Grande, aplica-se através de anfiteatros sublitorâneos, cada vez mais amplos, os quais se fazem acompanhar por recuos e avanços, sucessivamente mais pronunciados, da própria Serra do Mar (Serra do Paranapiacaba). Desta forma, enquanto ao norte de Santos, as praias, enseadas e pequenas baías são relativamente exíguas, posto que sucessivas, ao Sul do arquipélago de Santo Amaro—São Vicente iniciam-se grandes e extensas praias, as quais culminam com a existência de uma ampla planície de restingas e de um sistema lagunar litorâneo de apreciável dimensão, na área de Cananéia e Iguape. De Santos para o Norte, os setores de abrasão são sucessivos e importantes, constituindo-se em um dos mais belos exemplos de costas de abrasão, conhecidos em litorais tropicais; pelo contrário, de Santos para o Sul, sucede-se aquêle esquema mais conhecido e monótono, peculiar a enormes

setores dos litorais tropicais (Tricart, 1957, 1960), nos quais os setores de sedimentação são extremamente amplos e os de abrasão exíguos e curtos "costões e costeiras".

Nesse conjunto, relativamente tão contrastado, é *sui-generis* a situação do "litoral de Santos", pois nele se misturam feições peculiares ao Litoral Norte com aquelas que dominam no Litoral Sul. Desta forma, o setor costeiro do território paulista a que se convencionou chamar de Baixada Santista, colocado em posição central em relação ao conjunto, comporta-se nitidamente como, área de transição do ponto de vista fisiográfico. Da Bertioga à Praia Grande e ao Mangaguá, passando pelo canal da Bertioga e pelos estuários de Santos e São Vicente, sucede-se tôda uma amostra de feições litorâneas representativas do Brasil de Sudeste.

A Serra do Mar, após um trecho de paredões contínuos e relativamente maciço — que se estende desde o canal de São Sebastião até a Bertioga — apresenta um quadro topográfico bem mais complexo na área de Santos — Ilha de Santo Amaro. Em uma palestra pronunciada na Associação dos Geógrafos Brasileiros — Seção Regional de São Paulo, em abril de 1963, Aziz Ab'Saber teve a oportunidade de caracterizar os principais aspectos que dão originalidade fisiográfica ao litoral de Santos, em face da quebra de continuidade das escarpas da Serra do Mar, ao fundo da Baixada Santista. Tais observações, em parte inéditas, além daquelas feitas por Pierre Denis (1927). Emmanuel De Martonne (1933, 1935, 1940); Fernando F. M. de Almeida (1953); José Carlos Rodrigues (1965); José Pereira de Queiroz Neto e Alfredo Kupper (1965); Elina de Oliveira Santos (1965); Maria Amélia Braga de Andrade e Antonio Lamberti (1965); Antonio Rocha Penteado (1965) e do próprio Ab'Saber (1962, 1965), além dos relatórios técnicos do Grupo de Pesquisas do Laboratório de Hidráulica da Escola Politécnica da USP (1966, inédito) nos permitem obter uma idéia mais precisa do quadro natural da região onde se situa o pôrto de Santos.

Na área em questão, se destacam da Serra do Mar, como se fôssem esporões baixos, desvinculados da própria serra (pela ação combinada de fenômenos tectônicos, fluviais e eustáticos), alguns "maciços isolados", que em algum momento do período quaternário foram os núcleos principais do páleo-arquipélago ali existente. As ilhas de São Vicente e Santo Amaro, assim como algumas poucas ilhas cristalinas situadas mais ao longo, e as novas ilhas rasas formadas pela sedimentação flúvio-marinha atrás dos dois principais maciços insulares, seriam a expressão *residual* dêste antigo arquipélago quaternário da região. Assim, o arquipélago de ilhas continentais, hoje existente na região de Santos, nada

mais seria do que um quadro fisiográfico modificado a partir do páleo-arquipélago submetido a um complexo processo de sedimentação recente. (Ab'Saber, 1962; 1965.)

* * *

Todos os observadores que transpõem a Baixada Santista na direção da planície insular, através das pontes do Canal de Casqueiro, mal se percebem de que estão ingressando em uma verdadeira ilha. Trata-se do fato muito comum em vários casos de ilhas continentais da costa brasileira, desde o Meio Norte até o Brasil de Sudeste (ilha de Itamaracá, ilha do Espírito Santo, e ilha de São Vicente). Tais modalidade de estrangulamento dos canais que constituem a própria razão de ser de tais ilhas continentais, se deve exclusivamente à ação contínua da sedimentação flúvio-marinha, na porção posterior da massa topográfica principal de tais ilhas.

Na área do antigo lagamar santista, entre os maciços insulares e a Serra do Mar, deve ter existido uma espécie de baía interior, comportando-se, até certo ponto, como verdadeira "laguna"; em suas águas calmas, os inumeráveis cursos dágua provenientes da Serra e de seus esporões, depositaram sedimentos finos, sob a forma de deltas de fundo de laguna, até que tais deltas múltiplos sofressem uma generalizada coalescência. As penetrações sucessivas das marés em oposição ao caminhamento dos deltas reunidos, deu um aspecto labiríntico à planície de maré regional, ao mesmo tempo que serviu para criar setores de planícies de maré, à retaguarda e nos bordos dos estuários das próprias ilhas de São Vicente e Santo Amaro. A oeste do Largo do Candinho, no canal da Bertioga existem verdadeiros deltas estuários de gênese muito recente e complexa. A aplicação do têrmo "delta estuarino" para caracterizar genèricamente os trechos deltaicos da Baixada Santista, foi proposto, pela primeira vez, em um trabalho a respeito do clima regional (Elina de Oliveira Santos, 1965). Êsse processo de colmatagem através de sedimentação flúvio-marinha, vem se desenvolvendo desde, pelo menos, às fases que se sucederam após as últimas transgressões marinhas ocasionais pelos períodos interglaciários do Quaternário Antigo e ainda continua sobretudo através de sedimentos continentais remanejados com o auxílio das correntes de maré. Esta sedimentação, num rítmo bem mais tranqüilo que aquêle de fases anteriores e relativamente pouco expressiva no conjunto da Baixada Santista é suficiente para que o canal do pôrto de Santos tenha, ininterruptamente, problemas de dragagem no sentido de manter seus níveis batimétricos.

Do ponto de vista específico do estudo das bases físicas do pôrto de Santos, interessa-nos destacar a existência de três barras ou estuários, no atual arquipélago de São Vicente — Santo Amaro, dentre os quais, a "Barra Grande dos Santos" pôde monopolizar tôdas as atenções e obras técnicas sucessivas, necessárias para a formação e a expansão de um grande pôrto. Além dela, separando a ilha de Santo Amaro da Serra do Mar e seus esporões, a nordeste do litoral de Santos, existe o Canal da Bertioga, estreito e pouco profundo (1-3 m; 5-11 m), e muito mal conectado com o fundo da Baixada Santista, na área de Cubatão—Piaçaguera, devido aos manguesais e gamboas labirínticas existentes a oeste do Largo do Candinho (porção central do Canal de Bertioga). Uma outra barra importante da região de Santos, é aquela correspondente à própria baía de São Vicente, entre o Morro do Japuí e Ilha Porchat, inicialmente bem mais larga do que o Canal da Bertioga e o próprio estuário de Santos, porém mais raza e de fundos mais irregulares, à medida que se interna na direção do Mar Pequeno e do Largo de São Vicente (2-6 m; 5-21 m; 3-5 m). Note-se que à altura do estreito interior, onde foi construída a Ponte Pensil (entre o Morro do Japuí e o Morro do Frade), existe uma depressão batimétrica local, com profundidades que variam de 12 a 21 metros, fato que obrigam à construção de uma "ponte suspensa" para ligar São Vicente ao maciço de Xixová—Itaipu e à Praia Grande para se aproveitar o setor mais estreito e com melhores possibilidades de apoio do canal.

Em face do Canal da Bertioga e da Barra de São Vicente, o estuário de Santos apresenta-se como um ancoradouro privilegiado. Situado entre os morros cristalinos da extremidade sudoeste da Ilha de Santo Amaro e a Ponta da Praia (extremidade oriental da ilha de São Vicente) o estuário santista tem inicialmente um perfil marcadamente assimétrico, prolongando-se como estreito de largura homogênea (400-600m) até o largo onde se interliga com a bôca oeste do Canal da Bertioga. Daí, por diante, sucedem-se trechos mais estreitos e mais largos até a embocadura do Rio Piaçaguera, que coleta as principais aguadas provenientes da Serra do Mar e seus esporões (Largos do Canéu e de Santa Rita). A oeste da Ilha do Casqueiro, exatamente à retaguarda da Ilha de São Vicente, inicia-se o Canal do Casqueiro, sinuoso e estreito (100-150 m), que acaba por se ligar com os largos da Pompeba e de São Vicente, os quais após receber as águas dos rios Boturoca e Piaçabuçu, atingem os estreitos irregulares da Barra de São Vicente.

A partir da entrada da Barra até a "bôca" do Canal da Bertioga e o tômbolo interior da chamada Ilha Barnabé, o

estuário de Santos envolve a porção leste da Ilha de São Vicente, através 10 km de canais, de profundidade média relevantes (9-23 m). Para os tripulantes e viajantes dos navios que demandem o pôrto, provenientes do Norte, a trajetória executada para atingir as "docas", se faz através de uma linha quebrada, à imitação do que acontece com a própria linha de cumiada da Serra do Mar na região de Santos: os navios atingem a região de Santos costeando ao largo da ilha de Santo Amaro, onde pequenas enseadas razas se alternam com setores de costões e costeiras íngremes; depois inicia-se o largo contôrno das pontas terminais da ilha de Santo Amaro (Ponta Munduba, Ponta Grossa e Morro da Barra), passando-se a navegar para N e NE; já na barra de Santos a direção, em pleno estreito, é de oeste para leste, atingindo-se o estuário através suave curvatura, que aos poucos se transforma em S-N e S-NW, já em plena área dos grandes armazéns de café; no sítio principal do pôrto, na área situada defronte da Ilha Barnabé e a embocadura do Canal da Bertioga o eixo do estuário passa a ser E-SE — WNE.

Quanto às profundidades médias ao longo do itinerário de acesso, os fatos se passam da seguinte maneira até 6 a 10 km da linha de costa, existem profundidades variáveis entre 9 e 20 metros, sendo que a linha batimétrica dos 20 metros encosta-se muito à Ponta do Munduba e da Ilha da Moela (pelo menos de 300 a 500 metros de distância de tais massas de rochas cristalinas); daí até a zona média da Baía de Santos as profundidades descaem para 10-11 metros, existindo um trecho entre a Ilha das Palmas (ilhota rochosa encostada ao Morro da Barra), e o "canal" da Barra, onde as profundidades variam apenas entre 7 e 9 metros, fato que se constitui num dos maiores problemas do acesso ao pôrto de Santos, reduzindo em muito as possibilidades de entrada de navios de maior calado. Em pleno estreito, pelo contrário, as profundidades, nos três primeiros quilômetros, são relativamente altas, pois alcançam de 12 a 31 metros. Atinge-se, desta forma, o setor portuário principal, através um canal de acesso, variável entre 8 e 23m, até os Armazens Gerais, e de 7 a 10 metros na área de sítio original do pôrto, contígua à Alfândega e ao velho centro comercial de Santos. Tais índices batimétricos médios do estuário nos dão uma idéia das condições efetivas do grande pôrto em relação aos calados dos navios capazes de nêle penetrar e acostar. Na realidade, frente a tais condições naturais, e a despeito mesmo das obras contínuas de dragagem efetuadas pela Companhia Docas de Santos, em trechos vitais do estuário, o máximo de tolerância em matéria de calados é de 7-8 metros.

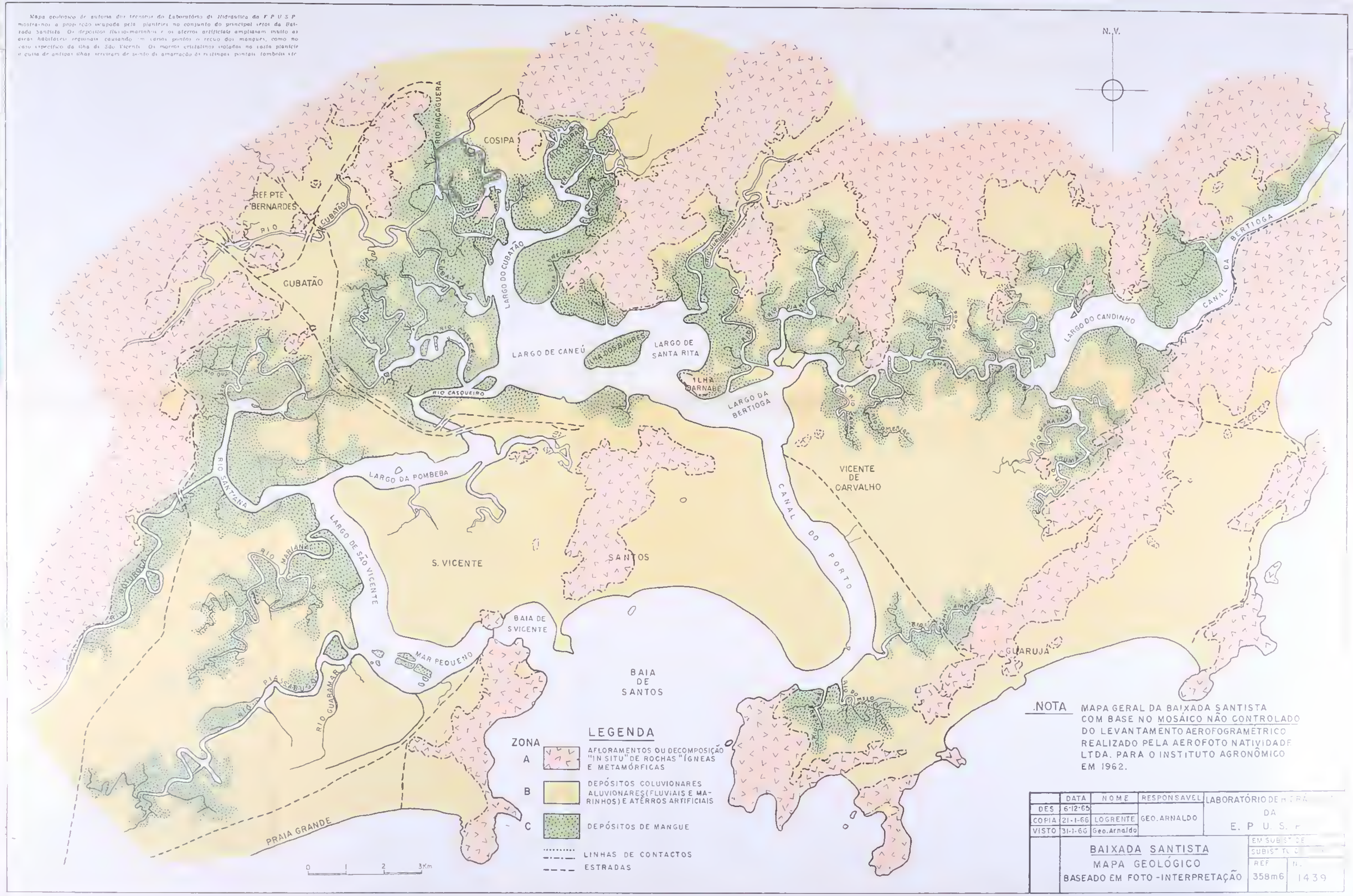
No momento em que a COSIPA resolveu construir instalações portuárias próprias, bem ao fundo da Baixada Santista, aproveitando-se das ramificações e interligações do estuário de Santos e do Rio Piaçaguera, pode-se perceber com maior clareza, a importância efetiva das diversas aguadas existentes à retaguarda dos principais maciços insulares do litoral de Santos. A navegação vai se interiorizar por um trajeto que equivale ao dôbro daquele existente atualmente na área portuária tradicional do estuário de Santos. Da Barra de Santos a Piaçaguera, navios de alto mar ou de cabotagem, de até 7 a 8 metros de calado, poderão adentrar-se, para levar matéria prima e retirar produtos usinados da mais nova das grandes companhias siderúrgicas brasileiras.

Aliás, percebe-se, a partir de tal fato, a importância que passam a ter os estudos puramente técnicos, de ordem hidrológica e de sedimentação, a respeito do estuário de Santos e canais interiores da baixada litorânea. E, por isso, não podemos deixar de mencionar os já citados e excelentes estudos recentemente realizados pelo Laboratório de Hidráulica da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, a respeito da sedimentação, batimétrica, evolução de margens e trajetória de correntes ao longo dos trechos vitais do estuário de Santos e dos rios de baixada que possibilitarão a construção do pôrto da COSIPA. Tais estudos técnicos, que visam à compreensão da hidrologia e sedimentação na Baixada Santista, deverão prosseguir, quase que permanentemente para efeito de contrôle no pôrto de Santos e seus canais de acesso bem como de ampliação do próprio cais do pôrto.

Para aquêles que vêm do exterior ou de outras partes do país, e que estão alheios aos problemas técnicos criados pelas profundidades limitadas dos canais de acesso do estuário, as paisagens com que deparam ao aproximar-se do pôrto de Santos conservam um misto de tropicalidade e de expressão urbanística altamente moderna. Aos morros arredondados, de vertentes íngremes, bordejadas por costões e costeiras rochosas, se opõem no fundo das baías e enseadas (Guarujá, Santos e São Vicente) a barreira arquitetônica dos grandes edifícios de apartamentos. Penetrando-se pela barra de Santos, entre as praias ajardinadas da frente da planície insular, tendo ao fundo a paisagem vertical dos edifícios modernos, de outra banda se vê, nas encostas do Morro da Barra (330 m) os sinais da navegação florestal que outrora recobria amplamente todos os outros morros e largos setores das planícies. Um quilômetro além, aparecem as marcas bizarras de um tipo de pântanos — os manguesais — revestidos por uma vegetação justificada tanto pela condição tropical como pela água salgada das planícies sujeitas à penetração das

RENTE rnaldo	GEO. ARNALDO	DA E. P. U. S. P.
XADA SANTISTA PA GEOLÓGICO EM FOTO-INTERPRETAÇÃO		EM SUBIST. DE SUBISTITUIDO POR REF. 358m6 Nº 1439

Mapa geológico de autoria dos técnicos do Laboratório de Hidráulica da F P U S P mostrando a propriedade ocupada pela planícies no conjunto do principal setor da Baixada Santista. Os depósitos fluvio-marinhos e os aterros artificiais ampliaram muito as áreas habitáveis regionais causando em certos pontos o recuo dos manguezes, como no caso específico da ilha de São Vicente. Os morros cristalinos isolados na costa planície e outra de antigas ilhas servirram de ponto de amarração de restingas pontais também etc



marés. Outrora, os manguesais cobriam vastos trechos da própria ilha de São Vicente, ocupando áreas relativamente tão consideráveis quanto aquêles ainda hoje existentes nos bordos interiores da ilha de Santo Amaro. Quanto mais se adentra no estuário mais se faz notar, atualmente, o contraste entre a planície insular urbanizada e as planícies de maré, que mostram ainda sua paisagem original. Bem do fundo da Baixada, após os canais labirínticos das gamboas que recortam tortuosamente novas e extensas planícies-de-maré com manguesais, destaca-se a Serra do Mar, com seus altos esporões subparalelos e suas contínuas matas parcialmente preservadas.

Por mais paradoxal que possa parecer, a preservação dêstes aspectos da paisagem tropical da região de Santos constitui uma necessidade básica e estratégica, já que qualquer ruptura pronunciada de equilíbrio das relações topográficas, fitogeográficas e pedológicas, face às condições morfoclimáticas, poderá acarretar sérias conseqüências para a estabilidade das vertentes serranas, para a marcha da sedimentação e do assoreamento na área dos estuários e de seus canais secundários, que são reservas para a própria expansão do grande pôrto brasileiro. Desta forma, aquêles traços de tropicalidade, observados por todos os viajantes mais curiosos que passaram pelo pôrto de Santos, constituem ainda hoje paisagens presentes na área e que devem ser, em grande parte, preservadas para o próprio benefício das instalações portuárias atuais e futuras de Santos. Sobretudo as florestas da Serra do Mar e dos maciços, isolados devem ser protegidas ao máximo, em benefício do pôrto, da cidade e de seus próprios habitantes. O desmatamento desregrado, a multiplicação de pedreiras na base dos maciços, as dinamitações sucessivas nas pedreiras e a construção de habitações em sítios desfavoráveis tiveram, mais uma vez, conseqüências catastróficas e funestas para a população de Santos (escorregamentos sucessivos por ocasião das grandes chuvas, ocasionando destruição e morte.)

Após termos sintetizado as bases físicas que justificaram a implantação e o desenvolvimento do primeiro grande pôrto de nosso país, não poderíamos deixar de comentar o problema que incidiram e incidem sôbre o uso da terra na Baixada Santista. Parece-nos que, realmente, aquela posição intermediária da área santista—vicentina, situada como está entre um litoral escarpado e cheio de reentrâncias, como o do Norte, e o de praias retilíneas e baixadas amplas como as do Sul, é o esquema fisiográfico que lhe dá as vantagens naturais necesárias para sobrepôr-se, do ponto de vista humano, às demais áreas litorâneas paulistas. De fato, além das vantagens oferecidas pela área no setor dos ancoradouros —

mercê das suas múltiplas barras e aguadas interiores — assim como, além das facilidades relativas de comunicações fluviais até os sopés da Serra e regiões da Bertioga (vantagens exploradas a favor de sua economia durante todo o período colonial e até meados do século XIX), há ainda, o fato de justamente aí a Serra do Mar apresentar condições de mais facilidade de transposição, através dos vales do Mogi e do Cubatão e dos esporões descendentes que à altura dos mesmos se descacam da escarpa principal (fatos de há muito, sublinhados por todos os geógrafos que estudaram as relações entre litoral e planalto, no complexo fisiográfico Santos—São Paulo.)

Apesar de ocupada desde os primórdios da história colonial, a área em aprêço não foi aproveitada senão muito mais tarde no que tinha de vantajosa como ponto principal de contacto entre o mar e o interior do planalto paulista. O homem aí não conseguiu organizar uma paisagem à moda de outros trechos da costa brasileira (como o Recôncavo da Bahia e a Baixada Fluminense) em virtude de uma série de fatôres físicos e históricos. De fato, as baixadas razas e alagadiças, muitas delas inundadas periòdicamente pelas águas salgadas, onde o mangue predomina tipo de vegetação; os morros de encostas íngremes e difíceis de serem trabalhados por uma agricultura rotineira como a que se pratica em nosso país; e um clima tropical superúmido, sem estação sêca definida durante o ano, influindo nos tipos de solos, tudo concorreu para dificultar ou senão impedir o aproveitamento das áreas que compõem hoje a chamada Baixada Santista para um tipo estável de agricultura econômica. Se excetuarmos os bananais que apenas por meio século ocuparam alguns troncos mais aproveitáveis, nada mais nos faz recordar aquela ocupação do solo que a mata nordestina ou a baixada campista nos apresenta até hoje.

De fato, os primeiros ocupantes da área, precursores até do donatário que aí iria oficializá-la como Capitania (Petrone, 1965), tentaram como os demais que viriam logo após, o seu aproveitamento para o cultivo da cana e o fabrico do açúcar; os vestígios de alguns engenhos ainda demonstram aquêles esforços que não passaram de simples tentativas em virtude dos fatôres naturais acima expostos. A melhor prova é dada já no século XVII e depois, em fins do século XVIII, quando o açúcar fazia a grandeza de várias áreas da costa brasileira, e no adentrar do século XIX, quando a antiga capitania de São Paulo passava também a exportar açúcar a moda das suas congêneres do Rio de Janeiro, da Bahia e de Pernambuco, o açúcar vinha do planalto, a mais de 150 km de distância do mar, enquanto os arredores de Santos

não produziam uma arrôba sequer (Daniel Pedro Muller, 1836, 1923.)

Daí o papel da zona de transição do ponto de vista geo-econômico que passou a desempenhar a área estudada, com a função precípua de pôrto, representada pelo seu núcleo principal, o aglomerado de Santos. Foi como tal que, podemos dizer, se iniciou o desenvolvimento eminentemente urbano nas suas características paisagísticas de que hoje chamamos Baixada Santista. Função portuária e centro comercial, a princípio do açúcar, e depois, já em meados do século passado, do café, riqueza que lhe daria as bases necessárias para todo o seu posterior desenvolvimento, a Baixada Santista chegaria ao século XX como a mais importante área do litoral paulista do ponto de vista demográfico e econômico, sem contudo apresentar desenvolvimento nas suas zonas rurais. Outras funções apareceriam já neste século, como a industrial e a de veraneio, mas a sua pequena hinterlândia continuaria em grande parte vazia.

Daí o contraste absoluto que se nota no momento entre a população existente nesta área e o aproveitamento de fato das suas terras circundantes: é uma população eminentemente urbana que se concentra em mais de 95% dos núcleos que se foram formando desde o século XVI, particularmente os de Santos e São Vicente. População que vive quase exclusivamente das relações com o planalto e o pôrto; mesmo no momento, quando se ocuparam algumas áreas do sopé da Serra de Cubatão e trechos da baixada alagadiça, esta ocupação se vem fazendo em virtude daquelas relações, pois os trechos industrializados do Cubatão ou de Piaçaguera nada mais são do que repercussões planaltinas, evidentemente deslocadas em direção ao pôrto. E se formos para a orla marítima, veremos que ainda aí a ocupação se faz em formas de aglomerados dispersos, que aos poucos se vão cornubando em função dos veranistas planaltinos. De fato, da Bertioga ac Mongaguá, passando pelo Guarujá, vêm-se cada vez mais ampliados aquêles núcleos.

NOTA N.º 1

Muito embora o eixo geral dos três principais maciços cristalinos da Baixada Santista (Xixová-Itaipu, Santista-Vicentino e de Santo Amaro), tenha a direção NE-SW, acompanhando a direção geral das velhas estruturas gnáissicas da Serra do Mar, existem pequenas variações nos eixos topográficos das duas principais ilhas do arquipélago de Santos. A Ilha de São Vicente tem o seu eixo maior disposto no sentido E-W; enquanto que a Ilha de Santo Amaro segue rigidamente, tanto em sua zona costeira, como no eixo geral de

suas cristas centrais, a direção regional dominante (NE-SW.) Desta forma, ao longo de seus eixos maiores, tais linhas apresentam-se com 25,5 km, e 11,5 km, de extensão, respectivamente. A Ilha de Santo Amaro, cuja largura varia muito de NE para SW (desde 2 a 11,5 km na sua porção ocidental), possui um maciço insular tão comprido quanto o seu próprio eixo longitudinal. Já a Ilha de São Vicente é cortada oblìquamente pelo seu maciço insular, o qual tem aproximadamente 5,5 km de NE para SW.

Todos êsses morros, cristalinos, cujas altitudes máximas variam entre 180 e 320 metros, são constituídos de rochas granitizadas da faixa dos migmatitos, possuindo grande heterogeneidade e variedade, de espaço a espaço, passando de áreas graníticas até feixes de gnaisses, conforme estudos ali efetuados por Sousa Campos e Rui Ribeiro Franco.

NOTA N.º 2

O problema dos calados no estuário de Santos tem o seguinte equacionamento; nas águas mínimas, a profundidade da barra é de 8,30; ao longo do canal de acesso, por 4 600 metros de comprimento, a profundidade média gira em tôrno de 14 metros; enquanto que no ancoradouro existem profundidades que variam de 5 a 10 metros. Note-se que a amplitude anual das marés é de 2,80 m na região de Santos, o que cria condições para a entrada de embarcações de calado bem maior que o nível de profundidade da barra em águas mínimas (elevando, em números redondos, para aproximadamente 10 metros de calado.)

Lembre-se que a Companhia Docas de Santos executa um trabalho contínuo de dragagem dos canais do estuário, a fim de manter a profundidade normal, dentro das bases atrás discriminadas. Segundo os dados da Companhia, o volume de assoreamento natural que incide nos fundos do estuário é tão grande que, anualmente, são removidos por dragagem, para os níveis de profundidade dos canais, mais ou menos 1 milhão de metros cúbicos de vasas. Isto nos dá uma idéia grosseira das massas detríticas finas carreadas para o estuário pelas correntes fluviais provenientes da Serra do Mar e das baixadas interiores. O caráter fino dos sedimentos que vêm ter ao estuário está inteiramente relacionado com as condições da estrutura superficial e da fisiologia da paisagem tropical das escarpas, maciços insulares e morros isolados que enquadram a Baixada Santista. Qualquer ravinamento ou remoção superficial artificialmente provocada nos solos e mantos de decomposição de tais massas de relêvo poderá provocar também uma aceleração dos processos de colmatagem, tanto da Baixada como dos estuários regionais.

A VOCAÇÃO PORTUÁRIA DE SANTOS: DOS TRAPICHES COLONIAIS AO ADVENTO

Na geografia urbana retrospectiva das cidades litorâneas do Brasil existem alguns poucos, porém, significativos exemplos de como o "sítio portuário" forçou o deslocamento de primitivos núcleos de povoamento, em diversos momentos do período colonial. São bem conhecidos, nesse sentido, os casos de Olinda e Recife, Vila Velha e Vitória, os dois núcleos históricos da cidade do Rio de Janeiro, Viamão e Pôrto Alegre, e, na costa paulista, o caso de São Vicente e Santos.

O aglomerado santista teve como fatôres de sua "fixação" uma série de condições geográficas e econômicas favoráveis, que muito cêdo lhe deram uma supremacia em relação à vizinha Vila de São Vicente. Note-se que tal fato iria perdurar, desde então, até os nossos dias. Colocados, ambos os aglomerados quinhentistas, nas extremidades sudoeste (São Vicente) e nordeste (Santos) da ilha vicentina, Santos teve de seu lado o seguinte complexo de vantagens: passagem livre do interior do estuário para o mar através da Barra Grande ("Barra Grande dos Santos"), com águas mais calmas e mais profundas; local mais abrigado para sítio da própria vila e dotado de maior número de aguadas oriundas das encostas setentrionais do maciço insular santista (ribeirões do Itororó, de São Jerônimo e de São Bento), de onde provieram, até os fins do século XIX, os mananciais de águas potáveis da própria cidade de Santos; maiores facilidades de ligações com as regiões vizinhas, sobretudo com outros setôres de baixadas, quer insulares, quer continentais; maior proximidade da rota que demandava o planalto, através de trechos flúvio-marinhos e vales da Serra e, finalmente, a localização nas proximidades do local dos pequenos, porém, mais prósperos, tratos de terras cultivadas (cana-de-açúcar e culturas de subsistência) da Capitania.

Na realidade, era ao norte da ilha de São Vicente, nas encostas do maciço santista, na ilha dos Porcos (hoje Barnabé), em trechos restritos dos setores ocidentais da ilha de Santo Amaro, e nos vales do Diana e do Jurubatuba, já no continente, que se situavam os principais agricultores da Capitania de São Vicente. Tal dispersão de setores agrícolas se deve ao fato de uma boa parte das baixadas insulares e

continentais da região serem constituídas em parte por terrenos muito úmidos e salobros (manguezais) e em parte por terrenos extremamente arenosos e secos (restingas e dunas.) É verdade que escapavam a tais características os trechos mais interiores das planícies de pé-de-serra, as quais, indiscutìvelmente, eram dotadas de muito maior fertilidade porém sujeitas às enchentes anuais provocadas pelas fortes chuvas de verão. Tal conjuntura, da geografia santista-vicentina dos séculos XVI e XVII, está bem equacionada, aliás, nos trabalhos de Petrone (1956, 1965), Queiroz (1965), Lamberti (1965), Araujo Filho (1965) e França (1965.)

Um pouco da crônica colonial dos habitantes dêsse trecho do litoral paulista vem a propósito para nos explicar as razões da descoberta da "vocação portuária" de Santos. Para se dirigirem à vila de São Vicente, os lavradores regionais seguiam pelo "Caminho Velho de São Vicente", após desembarcar nas terras de Pascoal Fernandes e Domingos Pires. No local, situado entre o ribeirão dos Jerônimos, o Monte Serrate e o outeiro de Santa Catarina (hoje arrasado), ponto de passagem e de encontro dos citados agricultores, nasceu Santos. Desta forma, antes de ser um pôrto de alto mar — um "pôrto de caravelas" — Santos foi um pequeno ancoradouro interior, uma espécie de "pôrto canoeiro", para os que demandavam a vila de São Vicente, por motivos não só econômicos mas também sociais, religiosos e administrativos. É, pelo menos, êsse o quadro que se deduz da leitura dos cronistas, geógrafos e historiadores que se preocuparam em explicar os primórdios da vida de relações dos aglomerados santista e vicentino (Frei Vicente do Salvador, 1931; Frei Gaspar da Madre de Deus, 1953; Martins dos Santos, 1937; Petrone, 1965, Araujo Filho, 1965.)

Entenda-se o mecanismo das relações: um pôrto canoeiro associado ao ponto de início de uma rota terrestre insular, preferencial, haveria de obrigar o aparecimento de um embrião de cidade. Desta forma, a função portuária, ainda que inicialmente muito modesta, foi a primeira desempenhada pelo aglomerado nascente.

Como já fizemos ver em trabalho anterior (Araujo Filho, 1965), não nos cabe discutir o velho problema da data de fundação de Santos, e muito menos o nome ou os nomes de seu fundador ou fundadores, já que tal assunto escapa de nossa especialidade e nada acrescenta à metodologia de um trabalho geográfico. O fato básico a sublinhar foi o entrosamento dos fatôres naturais e históricos que, conjugados, propiciaram um início promissor à segunda vila, em ordem cronológica, da Capitania de São Vicente, e uma das primeiras do Brasil (Aroldo de Azevedo, 1956). É de se notar

que a primeira hinterlândia imediata do pôrto de Santos foi composta pelas pequenas áreas agrícolas dispersas pelas baixadas e morros do litoral regional.

A supremacia do aglomerado santista frente à vila de Martim Afonso, constitui um fato histórico estabelecido, já que é aceito, sem controvérsias, por todos os estudiosos do assunto, desde os cronistas coloniais até os autores modernos. No "Quadro Histórico da Província de São Paulo até o ano de 1822", Machado de Oliveira retrata, através de poucas palavras, a situação de superioridade conquistada por Santos, tão precocemente: "ainda o pôrto de Santos se achava no berço, quando já sobrepujava a vila de São Vicente em edificação, população e comércio, sob a providente e benéfica loco-tenência de Brás Cuba, êste homem de ação que conjuntamente servia o emprêgo de Provedor da Fazenda; e parecendo a êste um contra-senso o estar a sua presada povoação subserviente a São Vicente em todos os ramos do público serviço, em 1545 deu-lhe o foral de vila, que foi ratificado pelo govêrno de Portugal em 1546..."

O fato de ter nascido sob condições geográficas aparentemente tão favoráveis, não implica em dizer que a recém-fundada aglomeração pudesse contar, desde o início, com motivos econômicos ponderáveis para um imediato crescimento. Santos preenchia mais uma lacuna urbana no quadro geográfico das baixadas e morros regionais, mas ficava limitada à modéstia das condições econômicas da sua hinterlândia imediata. Trata-se de um assunto que tem intrigado os historiadores já que tudo poderia fazer crer que o desenvolvimento do aglomerado santista seria como o de Olinda na Capitania de Pernambuco, fundada pela mesma época e baseada no desenvolvimento da agricultura canavieira que comandava a economia de ambas as Capitanias. Qualquer cortêjo geográfico bem feito entre os espaços agrícolas da zona da mata nordestina com os exíguos espaços efetivamente ocupáveis da baixada santista nos possibilita compreender o porque do não desenvolvimento agrícola ponderável na hinterlândia imediata de Santos. Aliás, como muito bem esclarece o geógrafo Pasquale Petrone (1965, p. 21): "A decadência da lavoura canavieira no litoral vicentino foi de tal maneira rápida, verificando-se tão próxima da própria implantação, que em nenhuma época essa área pôde realmente participar, com certa expressão, do comércio mundial do produto, contràriamente ao que se verificaria com o Nordeste açucareiro do Brasil."

Enquanto na zona da Mata Nordestina encontraria, o homem, um quadro natural muito mais propício às suas funções de explorador da agro-indústria do açúcar: formas

de relêvo suaves com o predomínio das colinas delimitando as ricas várzeas de massapé (solos aluviais profundos), clima tropical úmido, com chuvas de inverno (abril-maio a agôsto-setembro), com um período de estiagem propício ao amadurecimento e corte da cana, além da posição geográfica da área produtora em relação aos mercados de consumo na época, condições naturais a que se aliaram os fatôres humanos inerentes à sua exploração (Freyre, 1936; Lacerda de Melo, 1940, 1956, 1960; Correia de Andrade, 1962). Na Baixada Santista o homem teria pela frente problemas muito sérios de ocupação do espaço; apesar de as planícies constituirem a forma de relêvo dominante, os seus solos, já o vimos, não se prestavam à agricultura da cana; e muito menos o clima, particularmente no que diz respeito aos fatôres umidade e chuvas. E se levarmos em conta a sua posição geográfica em relação aos mercados de consumo da época — a Metrópole — 1 500 km mais distante que as áreas açucareiras nordestinas (Ellis Junior, 1950), teremos os motivos básicos do não desenvolvimento da agro-indústria do açúcar na área em estudo, ao contrário do que aconteceu na zona da mata nordestina, onde o homem teve um papel de ocupador do espaço e criador de uma paisagem agrária a mais importante do Brasil-colônia.

Os vicentinos não puderam se valer da agricultura comercial de exportação para o desenvolvimento da sua capitania. A imediata hinterlândia de Santos não lhe concedeu as necessárias bases para que a aglomeração se expandisse num nível mais relevante como pôrto e empório comercial, pelo menos nos três primeiros séculos de nossa vida colonial. Na época há que se considerar ainda que a sua hinterlândia mais remota, ou seja, a do Planalto Paulistano, pouca coisa poderia acrescentar aos parcos incentivos para o desenvolvimento econômico, a despeito mesmo das ligações freqüentes existentes entre o litoral e o planalto desde o comêço da história regional (Petrone, 1965). É que também, por motivos muito similares, os povoadores dos arredores da vila de Anchieta não encontravam grandes vocações agrícolas nas terras que tinham à sua disposição. Em outras palavras, a hinterlândia remota da época não tinha atingido ainda aquêle ponto de desenvolvimento suficiente para produzir riquezas de exportação.

Por isso mesmo, ambas as áreas sofreram uma estagnação no processamento da sua ocupação, já em fins do século XVI. Foi quando os seus homens válidos, nas correrias pelos sertões planaltinos ou pelas praias meridionais, deixaram quase vazias as áreas de Piratininga e as planícies santistas-vicentinas. De fato, impossibilitados de praticar uma

agricultura comercial de exportação, as populações locais se voltaram para a agricultura de subsistência desde os primórdios da colonização e para a caça aos índios logo depois, dada a importância desta mercadoria nas trocas com as áreas de agricultura canavieira do Recôncavo e Mata Nordestina (Ellis Junior, 1950.)

Se os homens do planalto transformavam as populações indígenas em escravos, vendendo-os depois por bom dinheiro, os do litoral transformaram-se em povoadores de outras plagas nas porções meridionais do litoral da colônia, fundando núcleos como Paranaguá, São Francisco, Destêrro, Laguna, que se tornaram mais prósperos que São Vicente e Santos nos séculos XVII e XVIII (Aroldo de Azevedo, 1956.)

Em síntese, a antiga capitania de Martim Afonso, em virtude do absenteísmo dos donatários e conseqüente dissociação de interêsses das populações locais com a metrópole; de isolamento quase que completo das populações planaltinas, voltadas sempre, mais para o interior, a princípio à caça ao índio, depois com as buscas de minerais preciosos; nucleamento da população, cujo crescimento era sòmente vegetativo, com forte mestiçagem indígena e com forte emigração dos homens, tudo concorreu para que as terras da Baixada Santista e do Planalto Paulistano se transformassem em áreas de pouca gente e de nenhuma riqueza (Werneck Sodré, 1962; Araujo Filho, 1965, Petrone, 1965).

Mesmo no apogeu da exploração aurífera no Brasil e que vai até princípios da segunda metade do século XVIII, Santos ficou de certo modo à margem dessa riqueza, embora até por volta de 1730 competisse com o Rio de Janeiro e Salvador (Petrone, 1965).

Mas em função dos atos da administração portuguêsa que, através uma fiscalização enérgica, não admitia senão determinadas saídas para aquêle mineral precioso e, especialmente, pelo fato de o Rio de Janeiro situar-se numa posição geográfica melhor em relação às áreas de produção das Minas Gerais, particularmente após a inauguração do chamado "Caminho Nôvo", que ligava a cidade de Estácio de Sá a Vila Rica, em 1706, e que fôra construído por Garcia Rodrigues Paes, a mandado do Govêrno Geral do Brasil, Santos entra num período de marasmo. É justamente a partir dessa época que o pôrto carioca torna-se cada vez mais importante como centralizador das riquezas da colônia, a ponto de, em 1763, tornar-se a capital do então recém-criado Vice-Reinado do Brasil, em detrimento da velha cidade do Salvador.

É precisamente nesse período áureo do crescimento da cidade e do pôrto do Rio de Janeiro que o velho e modesto pôrto santista experimenta a sua fase de maior decadência.

De fato, pelas palavras de M. Conceição Vicente de Carvalho, pioneira dos estudos geográficos no litoral paulista, podemos ter uma idéia daquela decadência:

> "Sem terras próprias para o cultivo da cana, longe dos distritos da mineração, abandonada pela própria população local, Santos caiu em marasmo, que durou até o século XIX. Desapareceu a moeda corrente, passando as trocas a serem feitas sòmente em espécie; fugiram das águas tranqüilas do estuário os cinco ou seis navios que anualmente o procuravam, interrompendo-se mesmo a ligação direta com Portugal e Angola; o pôrto de Santos passou a ser tributário do Rio de Janeiro, por intermédio do qual podia fazer comércio exterior, conservando sòmente o comércio direto com os outros portos brasileiros" (Vicente de Carvalho, 1944, pg. 184.)

Esta decadência, Santos a experimentou até fins do século XVIII, quando, pela primeira vez, na sua hinterlândia planaltina iria aparecer uma riqueza digna de exportação, o açúcar de cana. Mas, até que o pôrto e sua área de influência se entrosassem perfeitamente, não se notam sinais de melhoria nas paisagens urbana e portuária da terra de Brás Cubas. É que aquêle pauperismo, que vinha dominando na capitania de São Paulo, continuaria a persistir, até fins do século em aprêço, como o prova a sua população total de apenas 158 450 habitantes (Araujo Filho, 1965). É evidente que Santos, que sempre fôra a porta de entrada da referida Capitania, não poderia destoar daquela pobreza paulista, da qual ela, como a própria capital, constituia um reflexo. Sua população nos idos de 1775, mal ultrapassava 1 500 habitantes, exatamente 1 511 (Araujo Filho, 1965, pg. 27.)

Quando, do declínio da exploração aurífera nas Minas Gerais, na segunda metade do século XVIII, muitas famílias, sediadas no que se chama de planalto do Alto Rio Grande, emigraram para as terras de São Paulo, num como que retôrno dos descendentes dos antigos bandeirantes que haviam penetrado as terras mineiras 100 anos antes. Com alguns cabedais, além de escravos, essas famílias foram concorrer para o desenvolvimento da recém-criada agro-indústria do açúcar na média depressão periférica e no seu contacto com o planalto cristalino das zonas de Campinas e Mogi-Mirim (Ellis Junior, 1946 e Schorer Petrone, 1964). São Paulo iria agora, de fato, concorrer para a exportação de açúcar do

Brasil, só que a mais de 100 quilômetros da costa, na mais interiorizada lavoura canavieira que até então se fizera em terras brasileiras, para fins comerciais.

Se Santos não pôde desempenhar o papel de pôrto açucareiro nos primórdios da sua existência, por motivos que já esclarecemos, agora, duzentos anos depois, iria possuir aquela função à custa das lavouras planaltinas, já que os engenhos do litoral norte da Capitania (São Sebastião, Ilha Bela e Ubatuba) mantinham suas relações com o pôrto do Rio de Janeiro, como, aliás, iria acontecer depois, em plena era cafeeira.

De acôrdo com a historiadora Dr.ª Maria Thereza Schorer Petrone, que estudou a lavoura canavieira em São Paulo de fins do século XVIII até meados do século XIX, a exportação de açúcar pelo pôrto de Santos não se fêz sem certos percalços. Após uma política de incentivo a uma agricultura comercial de exportação, em especial a da cana-de-açúcar, e cujos resultados foram satisfatórios, entraram os governadores da capitania no campo da comercialização procurando entrosá-lo com o da produção. "Ambos os tipos de medidas, é claro, estavam intimamente ligados. A política de exportação de 1765 até 1808, quando foram abertos os portos brasileiros, variou bastante, pois nem todos os governadores tiveram as mesmas idéias sôbre como tornar o comércio exterior mais próspero. Todos, entretanto, apesar de decisões aparentemente contraditórias, visavam a aumentar o número de navios que procurassem os portos paulistas, especialmente o de Santos, para carregar açúcar. A lavoura canavieira de "serra acima" deve seu impulso, em grande parte, às medidas tomadas por êstes governadores, no sentido de se aumentar o movimento de Santos" (Schorer Petrone, 1964.)

Apesar da instabilidade da política dos governadores da capitania, no procurarem incentivar o comércio da mesma, ao raiar do século XIX a lavoura canavieira planaltina estava em franco progresso expandindo-se cada vez mais no que se chamaria o "Quadrilátero do Açúcar", formado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiaí, "área de eleição da cana-de-açúcar em São Paulo, na segunda metade do século XVIII e na primeira do século XIX, e que já em 1797 produziu 83 435 arrobas de açúcar destinadas à exportação" (Schorer Petrone, 1964, pg. 30.)

Com isto, o pôrto teria um aumento sempre crescente a medida que as arrobas de açúcar fôssem aumentando em suas chegadas do interior. Infelizmente, segundo as próprias palavras da citada historiadora, há por esta época uma enorme

deficiência das fontes que dizem respeito aos dados estatísticos relativos à comercialização do produto com o exterior através do pôrto de Santos. Mesmo assim, porém, valemo-nos dos que a mesma apresenta em seu trabalho, para que pudéssemos ter uma idéia, ainda que aproximada, da movimentação de mercadorias por Santos, no período que chamaríamos de verdadeiro renascimento da sua primeira função, a portuária.

É assim que, segundo os "Mapas de Importação e Exportação do Pôrto de Santos" existentes no Arquivo do Estado (Schorer Petrone, 1964), o açúcar aparece com indiscutível superioridade no final da terceira década do século XIX.

ANOS	AÇÚCAR	CAFÉ
1826	154 166 arrôbas	8 831 arrôbas
1828	489 650 "	22 640 "
1829	470 898 "	22 773 "
1830	443 619 "	30 610 "
1831	511 581 "	25 755 "

Estamos, então, em pleno período do apogeu da lavoura canavieira planaltina e conseqüentemente da época em que Santos era o "pôrto do açúcar", porém, já entremeando esta lavoura nas áreas de sua maior produção, o já citado Quadrilátero do Açúcar, ou dominando no chamado Norte de São Paulo, Vale do Paraíba, expandia-se a olhos vistos uma outra lavoura de maior valor comercial, a do café, e que vinha enriquecendo nas terras fluminenses os nobres do recém-fundado império brasileiro. No quadro estatístico que vamos apresentar agora, mais uma vez tirado do trabalho da doutora Schorer Petrone podemos perceber o avanço do café sôbre o açúcar na exportação santista:

ANOS	AÇÚCAR (arrôbas)	CAFÉ (arrôbas)
1836/37	433 268/7 libras	87 559/2 libras
1842/43	194 509	51 633
1846/47	597 551	236 737
1854/55	184 049	773 892

De fato, notamos a nítida liderança do café sôbre o açúcar na exportação santista a partir de meados da década de 1850. Daí por diante, declina a lavoura canavieira planaltina, e conseqüentemente diminui cada vez mais a expor-

tação de açúcar por Santos a ponto de na década dos 60 desaparecer de uma vez, cedendo o seu lugar ao algodão. Dêsse modo, o velho pôrto do açúcar cede lugar ao que seria até hoje o "pôrto do café."

A década dos cinqüenta foi plena de acontecimentos importantes, todos concorrendo direta ou indiretamente para o progresso do pôrto de Santos. Já vimos que foi em meados da mesma que se deu a substituição da liderança do açúcar pelo café, cujas lavouras estavam em franco progresso pelo planalto sedimentar e pelas encostas ocidentais da Mant.-queira. Também em meados da citada década inauguravam-se os primeiros 14 quilômetros de estrada de ferro, do Pôrto da Estrêla ao sopé da Serra dos Órgãos, Estrada de Ferro de Mauá, na Baixada Fluminense, marco inicial da primeira expansão ferroviária do país. Por outro lado, o próprio construtor daquela pequena ferrovia, em terras da então Província que mais produzia café no Império, o Barão de Mauá, homem de negócios que possuia verdadeira visão do futuro de certas áreas do Brasil, percebeu a importância que teria, dentro em breve, a já próspera área cafeeira a nor-nordeste de além Planalto paulistano, e, juntamente com o Barão de Monte Alegre e o Marquês de São Vicente, conseguiu do Govêrno Imperial o direito de fazer estudos e levantamentos no trecho São Paulo-Santos para a construção de uma ferrovia ligando ambas as cidades. Êsses estudos e levantamentos, que se fizeram de 1856 a 1859, não puderam ser postos em prática pelo Barão de Mauá e seus companheiros, em virtude da falta do capital suficiente para os mesmos. Daí haver, o próprio Mauá, então muito relacionado nos meios econômicos e financeiros da Europa, principalmente na Inglaterra, entrado em entendimentos com os fortes banqueiros Rostchild & Irmãos, de Londres, cedendo-lhes os direitos de exploração da projetada ferrovia, passando assim para a mão dos ingleses a responsabilidade da sua construção.

Em 1859, o Eng. Mackenson Fox, já com o projeto do traçado que transporia a Serra do Vale do Mogi (vertente esquerda), dentro do sistema de tração funicular, dá início aos trabalhos de construção que, oito anos depois, a 16 de fevereiro de 1867, tem a satisfação de terminá-los, oferecendo aos paulistas a sua primeira estrada de ferro em tráfego: a São Paulo Railway, hoje Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (Duclas, 1964). Com apenas 139 quilômetros, foi nestes últimos 100 anos a ferrovia paulista de mais denso tráfego, em virtude de ser pràticamente a única que serviu até agora ao binômio São Paulo-Santos.

Com a sua inauguração, abre-se para a Província de São Paulo uma nova era para o pôrto de Santos uma etapa que vinte e cinco anos depois se concretizaria na sua construção definitiva. Não é preciso dizer da importância que êste fato teve para um nôvo período de expansão da lavoura cafeeira paulista, então já a mais importante riqueza planaltina.

Até então, os transportes de mercadorias entre o interior e o litoral brasileiro de Sudeste se faziam através das tropas de muares que trafegavam pelos velhos caminhos coloniais que ligavam os pontos principais e secundários às áreas de produção. Santos, neste particular, desde os primórdios da sua história de relações com o planalto valeu-se dêsses velhos caminhos, a partir do pôrto de pé de Serra situado no Rio Cubatão, pois até ali o transporte se fazia por canoas e pequenos barcos pelo lagamar santista. Não vamos aqui relatar tôda a história da evolução dêsses caminhos na serra e no planalto, já feita por vários autores, e em particular por Pasquale Petrone que a estudou exaustivamente em dois capítulos da obra *A Baixada Santista — Aspectos Geográficos.*

Êstes meios de transportes, para produtos agrícolas de exportação, só eram econômicos quando as áreas de produção não se distanciavam mais de cem a cento e cinqüenta quilômetros do pôrto mais próximo. Ora, os casos do açúcar e do café, o primeiro tendo a sua área de produção mais importante na chamada média depressão paulista e o segundo por todo o vale do Paraíba mineiro-fluminense e paulista, estavam justamente enquadrados naquelas distâncias. E, assim, sòmente um nôvo tipo de transporte que aproximasse cada vez mais as áreas interioranas dos portos marítimos poderia concorrer para um maior afastamento das áreas de produção em relação a êstes. E a estrada de ferro, conforme já vimos, resolveu o problema, embora concorresse para a decadência da grande maioria de um colar de portos que, preenchia as condições acima explicadas.

Além do Rio de Janeiro que de há muito era o pôrto nacional, e de Santos que se valera do binômio São Paulo-Santos, e da melhoria que a construção da ferrovia lhe dera à vantajosa posição geográfica, uma série de pequenos portos secundários se enfileiravam ao longo desta costa recortada do Brasil de Sudeste, de São Sebastião a Itabapuana; todos serviam à Baixada Litorânea, especialmente a fluminense, e particularmente aos compartimentos de planalto do reverso da Serra do Mar, ao vale paraibano e as encostas meridionais da Serra da Mantiqueira. São Sebastião, Ubatuba, Inhumirim, Mambucaba e Parati servindo ao território paulista então chamado Norte de São Paulo; Angra dos Reis, Mangaratiba

servindo ao Oeste fluminense; Cabo Frio, Barra de São João, Macaé, São João da Barra, serviam não só à Baixada Fluminense como também ao Vale do Paraíba mineiro-fluminense. As mercadorias que a êles chegavam, particularmente o café, eram colocadas em pequenas embarcações à vela, seguindo depois para o grande pôrto centralizador, o Rio de Janeiro, onde iam ter também os barcos que vinham dos pequenos portos do fundo da Baía de Guanabara. Assim, um tráfego de cabotagem bastante intenso se fêz por mais de meio século neste trecho da costa brasileira. E quando a estrada de ferro substituiu as tropas de muares, numa rêde cada vez mais intensa, interligando as áreas de produção cafeeira aos seus dois grandes portos, Rio de Janeiro e Santos, todo êsse sistema de circulação que vinha da época colonial entrou em colapso até um desaparecimento total em fins do século XIX. Aliás, êste fenômeno é idêntico e contemporâneo ao que aconteceu na Zona da Mata Nordestina em relação aos pequenos portos do açúcar que serviam àquela área antes da era ferroviária como o advento da qual uma verdadeira captura econômica se fêz com a construção da Great Western, que de Natal a Penedo correu paralelamente ao litoral, em favor do Recife, que já era o grande pôrto açucareiro, causando assim uma decadência nas cidadezinhas litorâneas: — São Cristóvão, Laranjeiras, Riachuelo, Maruim, Coruripe, Maragogipe, Barreiros, Goiana, Maranguape, etc. (Lacerda de Melo, 1954.)

Em São Paulo mais do que em qualquer outra província o fenômeno ferroviário produziu um verdadeiro colapso nos portos litorâneos, deixando Santos como monopolizador de todo o tráfego com o planalto, coisa que até hoje persiste. Mais do que nunca, é êste o momento da formação do verdadeiro binômio São Paulo-Santos que com o andar dos tempos foi-se firmando cada vez mais, à medida que o café dava fôrça econômica à Província de São Paulo que já no período republicano conheceria a era da industrialização. Veremos nos próximos capítulos um refôrço cada vez maior àquele binômio com o ampliar dos meios de comunicações na serra: Caminho do Mar, Ramal Mairique-Santos da Estrada de Ferro Sorocaba, Via Anchieta e Oleoduto da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí.

NOTA N.º 1

A decadência que sofreu o pôrto de Santos nos meados do século XVIII, e que se prolongou até o final do mesmo, em virtude da sua "hinterlândia específica" estar ainda em

embrião, pode perfeitamente ser observada nas tabelas que se seguem, onde percebemos o seu modestíssimo lugar, frente aos demais portos brasileiros da época, no seu comércio com o pôrto de Lisboa e outros da Metrópole. Seguem-se as duas tabelas retiradas da obra *O Pôrto de Lisboa* publicado em Lisboa em 1960 pela Administração Geral do Pôrto de Lisboa:

IMPORTAÇÃO DOS DOMÍNIOS E ILHAS

(*Movimento por portos nacionais*)

Ano de 1796 — Valor em mil réis

ORIGEM	TOTAL		LISBOA		PÔRTO	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
TOTAL GERAL ...	13 413 265	100 00	11 281 629	100,00	2 131 636	100,00
Rio de Janeiro	3 702 182	27,60	2 754 912	24,42	947 269	44,44
Bahia	3 960 500	29,53	3 215 031	28,50	745 469	34,97
Pernambuco	2 250 368	16,78	1 947 339	17,26	303 030	14,22
Maranhão	1 055 356	7,87	967 756	8,58	87 599	4,11
Pará	297 429	2,22	249 161	2,21	48 268	2,26
Paraíba	153 388	1,14	153 388	1,36		
Santos	55 641	0,41	55 641	0,49		
Ásia	1 667 063	12,43	1 667 063	14,78		
Angola	16 408	0,12	16 408	0,14		
Cabo Verde						
Benguela						
Cacheu						
Bissau	8 880	0,07	8 880	0,08		
Ilhas	246 049	1,83	246 049	2,18		

EXPORTAÇÃO PARA OS DOMÍNIOS E ILHAS

(*Portos do Continente*)

Ano de 1796 — Valor em mil réis

DESTINO	TOTAL		LISBOA		PÔRTO		VIANA	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
TOTAL GERAL	7 527 649	100,0	5 558 596	100,0	1 831 400	100,0	7 666	100,0
Rio de Janeiro	2 474 170	32,9	1 436 931	25,8	918 893	50,2	5 282	68,9
Bahia	2 069 637	27,5	1 590 891	28,6	473 362	25,9		
Pernambuco ...	1 383 924	18,4	1 073 296	19,3	310 629	17,0		
Maranhão	634 600	8,4	543 101	9,8	85 721	4,7		
Pará	330 464	4,4	288 949	5,2	39 994	2,1		
Paraíba	42 280	0,6	42 280	0,8				
Santos	47 281	0,6	47 281	0,8				
Ásia	40 476	0,5	40 476	0,7				
Angola	147 576	2,0	147 576	2,6				
Cabo Verde ...	8 505	0,1	8 505	0,1				
Benguela	57 220	0,8	57 220	1,0				
Cacheu	13 148	0,1	13 148	0,2				
Bissau	8 479	0,1	8 479	0,1				
Ilhas	269 888	3,6	260 463	4,7	2 800	0,1	2 384	31,1

DESTINO	FIGUEIRA	
	Valor	%
TOTAL GERAL	129 986	100,0
Rio de Janeiro	113 063	87,0
Bahia	5 384	4,1
Maranhão	5 778	4,4
Pará	1 520	1,2
Paraíba		
Santos		
Ásia		
Angola		
Cabo Verde		
Benguela		
Cacheu		
Bissau		
Ilhas	4 241	3,3

ESTRUTURA, DIMENSÕES E POSSIBILIDADES DO GRANDE PÔRTO

Equipamento Atual e seu Movimento

O Pôrto de Santos que no momento é o melhor aparelhado do país possui 8 147 metros de cais construído, dos quais 301 na Ilha Barnabé, 567 na Ilha de Santo Amaro (Cais de Conceiçãozinha) e 7 279 na Ilha de São Vicente. Com relação a sua aparelhagem existem 28 armazens internos, mais um armazém frigorífico e mais 23 pátios cobertos ao longo do cais, perfazendo no total 96 719 metros quadrados de área. Além dêstes, existem 2 armazens na Ilha Barnabé, 1 na Alamoa, dois galpões na Ilha Barnabé e um galpão no Saboó, perfazendo o conjunto uma capacidade total de 5 955 metros quadrados, cuja finalidade específica é o recebimento de inflamáveis e explosivos. Completando o equipamento desta natureza existem ainda 28 armazens externos, 2 pátios para volumes pesados, um galpão na Alamoa e dois no Macuco com capacidade total de 262 029 metros quadrados.

Possui ainda o pôrto um silo com capacidade de 30 000 toneladas de cereais e um conjunto de tanques para granéis líquidos que soma 101 unidades, sendo 91 para petróleo cru e seus derivados e 10 para óleo de carôço de algodão, perfazendo um total de 433 069 metros cúbicos de capacidade.

Fazendo parte também da faixa de cais e dos pátios externos há 138 600 metros de linhas férreas e desvios, em duas bitolas: de 1,60 metros e 1,00 metro; a partir de 1950 começam a participar do equipamento do pôrto as linhas de oleoduto que perfazem hoje, em 1966, um total de 17 629 metros de extensão, com diâmetros variando de 8, 10 e 12 polegadas, entre a Ilha Barnabé e Alamoa, sendo uma parte, portanto, submarina e um total de 23 859 metros entre Saboó e Alamoa, com diâmetro variando de 8 a 24 polegadas.

Além desta parte fixa do equipamento moderno do pôrto, há tôda a aparelhagem móvel que se responsabiliza pela movimentação de mais de 10 milhões de toneladas de cargas (1966) que dão a Santos a projeção de pôrto de primeira categoria.

Existem 149 guindastes elétricos sôbre linhas férreas com capacidade para içar até 591,5 toneladas e com raio de ação

variando de 11 a 20 metros; 28 sôbre esteiras rolantes com capacidade até 183 toneladas; 3 elétricos à bateria com capacidade de 3 toneladas; 46 sôbre pneumáticos com capacidade até 265,7 toneladas; e, finalmente, 1 pneumático sôbre rodas de 1 tonelada de capacidade. Mais 4 montacargas sôbre pneumáticos e 3 manuais com uma capacidade total de 4,3 toneladas, constituem um conjunto de 234 guindastes e montacargas que alcança uma capacidade total de 1 048,5 toneladas.

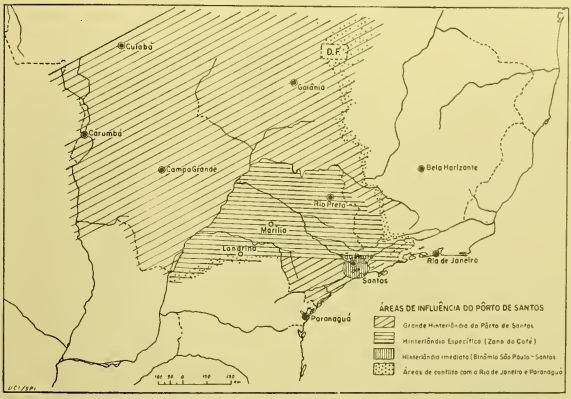


FIG. 3 — De acôrdo com o que já dissemos no texto, a hinterlândia de um pôrto tem um sentido dinâmico; daí o colocarmos no cartograma acima, as áreas de conflito do pôrto santista com as pertencentes aos portos do Rio de Janeiro e Paranaguá. Tomamos como base para a sua caracterização, não só a rêde rodo-ferroviária, como as referências ao assunto, existentes no trabalho "O Rio de Janeiro e sua Região" (CNG), além dos reconhecimentos *in loco* por nós feitos, bem como uma amostragem de Companhias de transporte rodoviários. Outrossim, o traçado da Grande Hinterlândia Santista se explica pelo que já está no texto.

São 139 pontes rolantes elétricas com capacidade de 277,75 toneladas, e 17 manuais com capacidade de 99,0 toneladas, 304 empilhadeiras automóveis com capacidade para transportar 549,8 toneladas; 11 descarregadores mecânicos para trigo e granel com capacidade de movimentar 1 230 toneladas por hora; 6 embarcadores de café em sacos com capacidade para 2 000 sacos por hora, sistema esteira, e com 1 900 metros de extensão; dois embarcadores com capacidade de 1 600 cachos de banana por hora e 3 no sistema esteira com capacidade de 1 800 cachos por hora; 8 embarcadores

para laranjas movimentando um total de 6 400 caixas por hora; e 10 aparelhos pneumáticos de sucção e recalque para embarque de milho e granel movimentando no total 4 500 toneladas horárias; 74 carrinhos elétricos para transportar 148 toneladas.

FIG. 4 — Embora em crise na última década, o comércio de cabotagem ainda demonstra o seu grau de importância, em função principalmente, do petróleo do Recôncavo e do sal norte-riograndense. Por outro lado, apesar da sua modéstia em tonelagem, percebe-se a importância das matérias-primas oferecidas pela Amazônia às indústrias paulistanas, e que até a data acima, só podiam chegar a São Paulo através do Pôrto de Santos.

Um total de 35 locomotivas de diversos tipos de bitolas para movimentar 437 vagões internamente; 52 tratores, dos quais 48 sôbre pneumáticos; 197 veículos diversos e ainda mais 173 reboques para cavalos mecânicos, constitui o conjunto de material de tração de que dispõe o cais.

Contribuem, ainda, para a movimentação de cargas sôbre a água: dois *ferry-boats* com capacidade para transportar

720 toneladas ou 3 vagões ferroviários e oito caminhões e que trabalham entre a Ilha Barnabé e o cais do Saboó; 3 barcas de água com capacidade de 1 170 metros cúbicos; duas cábroas flutuantes com capacidade para 200 toneladas no máximo; 12 chatões de ferro, sem propulsão própria, com capacidade total de carga de 2 755,0 toneladas.

Além dêstes equipamentos, que constituem o material fundamental para o deslocamento de cargas na água, possui a Companhia Docas de Santos para a manutenção de profundidade normal do estuário 3 dragas com capacidade para movimentar 1 000 metros cúbicos por hora de lama e um conjunto de 12 "lameiros" que podem deslocar 4 000 metros cúbicos de sedimentos dragados.

Como equipamento básico do pôrto, não poderíamos deixar de lembrar a presença de uma usina hidrelétrica de propriedade da Companhia concessionária, existente no sopé da escarpa da Serra do Mar (no Rio Itatinga), com uma potência instalada de 15 000 KVA e que fornece fôrça para movimentação do pôrto e, até há pouco tempo, para a própria cidade de Santos. Êste fato faz do pôrto de Santos o único do Brasil que para sua movimentação independe de fornecimento alheio de energia elétrica.

Todo êsse equipamento tem sob sua responsabilidade a movimentação de uma carga total que, nos últimos 15 anos, ultrapassou a respeitável cifra dos dez milhões de toneladas e que coloca o pôrto de Santos entre os 30 maiores portos mundiais.

No qüinqüênio de 1959 a 1963 a média anual do movimento de carga atingiu a 12 720 316 toneladas, dos quais 2 380 998 de exportação e 10 339 313 de importação, o que equivale a uma relação um pouco superior a 1/4. Nesse movimento total destacam-se extraordinàriamente os granéis líquidos responsáveis neste qüinqüênio por 60,66% do mesmo, vindo a seguir a carga geral com 21,45% e os granéis sólidos com 14,28%. É digno de nota, o fato de que a mais importante mercadoria movimentada no pôrto de Santos, no que diz respeito ao seu valor, o café entra hoje sòmente com uma contribuição equivalente a 3,6% do volume total de carga movimentada, uma vez que, como teremos oportunidade de mostrar, até princípios dêste século ela concorria com mais da metade desta movimentação.

Pelo seu volume e sua diversidade a corrente de importação reflete antes de mais nada o caráter de complexidade do Pôrto de Santos. Na verdade, apesar de os granéis líquidos sobressairem-se com quase dois terços do total da movimentação portuária, o que é comum aos grandes portos que movimentam petróleo bruto e seus derivados (e são êstes os

componentes básicos da importação de granéis líquidos), é preciso ressaltar a participação dos granéis sólidos e da carga geral na composição desta corrente. De fato, ambos contribuem, respectivamente, com 17,0% e 14,8% no qüinqüênio em questão.

FIG. 5 — Se no cartograma anterior o petróleo aparece com mais de 3/4 partes do movimento total em tonelagem, na cabotagem santista de importação, agora, no que diz respeito no valor em cruzeiros (velhos), as matérias-primas da Amazônia (borracha, juta, pimenta, guaraná, castanha, etc.) ultrapassam de muito o "ouro negro" baiano, bem como o sal potiguar.

No que diz respeito à exportação, constatamos uma outra composição: a carga geral representa 50,2% da movimentação, vindo logo a seguir os granéis líquidos com 28,1% e sòmente em terceiro lugar o café com 19,2%. Uma outra diferença entre as duas correntes de tráfego pode ser constatada neste qüinqüênio se formos analisar a procedência ou o destino das mercadorias. Realmente, se no sentido da

importação os granéis líquidos predominam tanto no comércio com o exterior como no comércio de cabotagem, na exportação o aspecto é completamente outro, como o demonstram os seguintes dados: os granéis líquidos que representam 71,1% da exportação de cabotagem apenas entram com 3% na exportação para o exterior, enquanto que a carga geral representando 27,5% na cabotagem, entra com 63,4% para o comércio exterior. É digno de nota o fato de o café, que pouco pesa no movimento geral do pôrto, conforme vimos, e que apenas concorre com 19,2% do movimento total de

FIG. 6 — Bem mais modesta em tonelagem a exportação de cabotagem pelo pôrto de Santos, quando comparada com a corrente importadora, em função, particularmente, da concorrência feita pelo transporte rodoviário, que leva os produtos industrializados paulistas a vários dos mais longínquos rincões do país, salvo a Amazônia, até a data acima. Por outro lado, o pouco que se percebe de transporte marítimo se deve agora, aos vários subprodutos do petróleo, saídos da refinaria de Cubatão, para o Sul especialmente, e para o Rio de Janeiro, quando outras refinarias ainda não estavam funcionando.

exportação, alcançar 29,6% na exportação para o exterior, que não atinge 1/5 na movimentação exportadora se aproxima de 1/3 na exportação para o exterior.

À guisa de comparação, gostaríamos de fornecer alguns dados do único pôrto brasileiro que, pela sua complexidade e pelos próprios tipos de mercadorias movimentadas e pelo seu movimento total, chega a fornecer pontos de referência importantes para uma comparação com o pôrto paulista, ou seja, o pôrto do Rio de Janeiro.

Vejamos inicialmente alguns aspectos fundamentais do equipamento do pôrto. A extensão do cais do pôrto do Rio de Janeiro era, em 1964, de 6 792 metros; possuia, então, 24

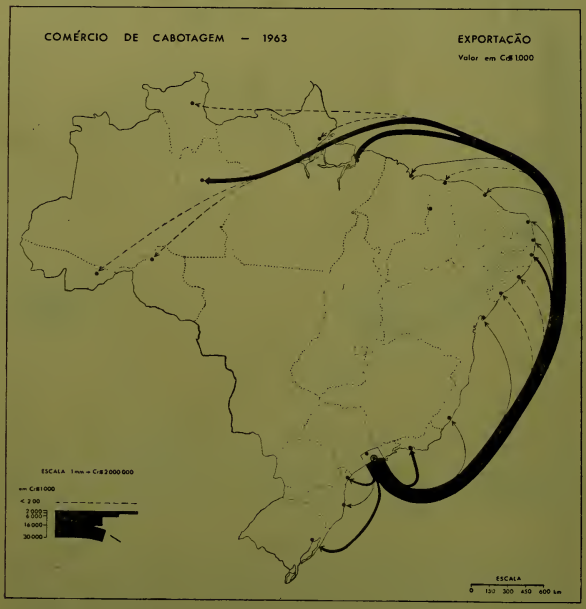


Fig. 7 — Semelhante ao cartograma de importação, êste também ressalta o valor das mercadorias exportadas pelo parque fabril paulista para diferentes áreas brasileiras, especialmente para a Amazônia, embora com mais modéstia, como já o demonstrara o cartograma de tonelagem.

armazéns internos com 90 100 metros quadrados de áreas e apenas 10 armazéns externos, com 54 mil metros quadrados, perfazendo um conjunto de 34 armazéns com uma área total de 144 180 metros quadrados. Como vimos, o pôrto de Santos atingiu, em 1966, uma extensão de 8 147 metros de cais acostável e possuia, no mesmo ano, 59 armazéns que perfaziam uma área total de 364 703 metros quadrados. Para o armazenamento de petróleo e seus derivados, possuia o Rio de Janeiro, em 1964, um total de 21 tanques com 49 289 toneladas de capacidade, o que evidencia a supremacia de Santos que possuía, em 1966, 91 tanques com um total de mais de 350 000 toneladas de capacidade.

Como aparelhagem de movimentação de carga em terra possui o pôrto do Rio de Janeiro 197 guindastes contra 234 de Santos; 197 pontes rolantes contra 139 de Santos, não possuindo empilhadeiras ao contrário das 304 existentes em Santos; 14 descarregadores de trigo a granél para o Rio de Janeiro e 11 para Santos. Além disso, o pôrto carioca possui 78 mil metros de linhas férreas onde se movimentam 21 locomotivas e 362 vagões, enquanto que no de Santos existem, como vimos, 138 600 metros sôbre as quais correm 35 locomotivas e 437 vagões.

Gostaríamos de lembrar que os dados que serviram para estas comparações foram obtidos: para Santos, dados de 1966, fornecidos pela própria Companhia Docas de Santos e para o Pôrto do Rio de Janeiro, dados de 1964, da publicação: "Estatística dos Principais Portos do Brasil", do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

Com relação ao movimento de ambos gostaríamos, agora, de mostrar algumas características básicas:

PÔRTO DE SANTOS E PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

Dados médios do qüinqüênio 1959-1963

ESPECIFICAÇÕES	SANTOS	RIO DE JANEIRO
MOVIMENTO TOTAL (Tons.)	12 720 316	9 902 848
IMPORTAÇÃO TOTAL (Tons.)	10 339 313	7 498 270
— Import. Exterior (Tons.)	7 657 916	5 499 290
— Import. Cabotagem (Tons.)	2 681 197	1 898 980
EXPORTAÇÃO TOTAL (Tons.)	2 380 998	2 604 577
— Export. Exterior (Tons.)	1 505 225	1 552 993
— Export. Cabotagem (Tons.)	875 773	1 087 584
NÚMERO DE NAVIOS ENTRADOS ..	3 679	3 787
TONELAGEM MÉDIA DE REGISTRO	6 960,6	3 564,0

Pelos números acima, percebemos, em primeiro lugar, a superioridade do pôrto santista sôbre o carioca, firmada nesses últimos anos, no que diz respeito ao movimento total em tonelagem de mercadorias, havendo uma diferença a favor de Santos de mais de 2 500 000 toneladas; em segundo lugar, apesar do pôrto do Rio de Janeiro apresentar um número médio de embarcações entradas superior ao de Santos, a tonelagem média de registro dessas embarcações é inferior em quase a metade da apresentada pelo pôrto de Santos; em terceiro lugar, vemos perfeitamente a superioridade do pôrto carioca no que diz respeito à navegação de cabotagem, o que, aliás, sempre aconteceu, e que também, em partes, vem explicar aquela tonelagem média de registro de navios inferior à do pôrto santista, em função das próprias embarcações que servem à cabotagem serem, como é óbvio, em geral, de pequeno porte.

Embora o quadro acima não reflita, podemos afirmar que, no que diz respeito à variedade de mercadorias, o Rio de Janeiro também apresenta, como Santos, uma diversidade expressiva na corrente de importação, bem como aspectos idênticos e também marcantes na corrente exportação, onde o domínio de produtos primários dá-lhe aquêle mesmo aspecto do pôrto santista, isto é, um escoadouro de produtos coloniais.

Porém, o traço mais marcante no que diz respeito à diferença entre ambos os portos que vimos de comparar é o seguinte: enquanto Santos é por excelência um "pôrto de trânsito", com todos os óbices daí decorrentes, particularmente no que diz respeito aos já conhecidos congestionamentos, o Rio de Janeiro é por excelência um "pôrto distribuidor". Nêle as mercadorias que chegam e são desembarcadas dos navios seguem diretamente, por meios de transportes particulares, para os armazéns e depósitos dos importadores, impedindo assim que se formem amontoados de cargas nos armazéns e pátios do pôrto. O mesmo não acontece em Santos, já o vimos, porque o centro distribuidor está no planalto, onde a cidade de São Paulo já foi mesmo chamada de "pôrto sêco" paulista.

As Etapas de Expansão do Pôrto

Antes de tratarmos das várias fases de expansão do Pôrto de Santos, mostraremos, num ligeiro retrospecto histórico, as dificuldades que tiveram de enfrentar os homens de comércio e da agricultura paulistas, bem como o próprio govêrno da então Província de São Paulo, até virem concretizadas as suas esperanças, quando, nos idos de 1897, no mês de

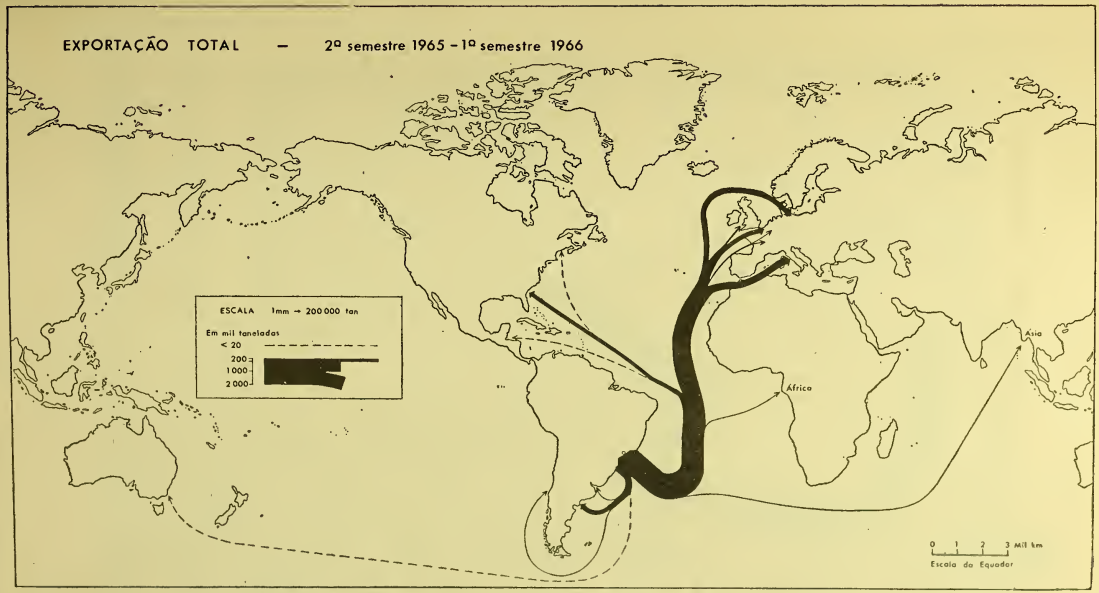


Fig. 8 — Percebe-se a importância dos mercados europeus na corrente exportadora de Santos, tanto para a área Mediterrânea (Itália particularmente), como para as dos Mares do Norte e Báltico, além da França e das ilhas Britânicas; além do café, todos os demais produtos agrícolas e as matérias-primas da hinterlândia santista são enviados na sua maior parte, aos mercados acima citados. Os Estados Unidos e o Canadá, importantes compradores do nosso café, já não nos compram produtos tais como algodão, frutas, óleos vegetais, etc., como os europeus. Ressalte-se ainda a importância dos mercados platinos (Buenos Aires e Montevidéu), fora os outros incipientes mercados asiáticos, africanos e sul-americanos do pacífico.

fevereiro, se inauguravam os primeiros "260 metros de cais", às margens do estuário santista.

Pôrto modesto até meados do século XIX, conforme vimos no capítulo anterior do presente trabalho, e que tinha no "açúcar" a base principal da sua movimentação, a partir da década dos cinqüenta começou a enfrentar os problemas resultantes de um número cada vez maior de barcos que o procuravam, em virtude da riqueza cafeeira estar tomando conta das antigas áreas canavieiras do então chamado "oeste" paulista. A partir de 1867, quando se inaugurou a primeira ligação ferroviária do litoral com o planalto, passando pela capital paulista, aquêle movimento de barcos tornou-se, então, bem maior, trazendo cada vez mais sérios problemas de movimentação de cargas, em virtude das precárias condições do pôrto. As embarcações de alto mar ficavam a mais de 100 metros de distância dos locais onde eram depositadas as mercadorias e ligadas aos velhos trapiches por pontes de madeira, por onde transitavam os escravos e outros trabalhadores do pôrto, transportando nas costas a maior das espécies de carga, além das já centenas e milhares de sacas de café descidas do planalto, anualmente.

Logo perceberam os administradores da Província as queixas dos negociantes sôbre a precariedade das condições do pôrto, que, como os demais do País, não fôra ainda organizado. As mercadorias se amontoavam às margens do estuário, da Praça da Alfândega ao Valongo, em pátios de terra, improvisados e exíguos, sofrendo as conseqüências de permanecerem ao relento, particularmente nos meses de verão, quando as chuvas aumentavam. Além do mais, as próprias autoridades sentiam-se impotentes para garantir aos proprietários as mercadorias desembarcadas, dado a uma verdadeira "indústria de rapinagem" que se organizava em Santos, no sentido de se apoderarem de partes do que era desembarcado nas praias do estuário, ou mesmo para a cobrança das tarifas alfandegárias, em virtude do caos em que ficavam as cargas de exportação e de importação. Dentre as queixas que se faziam às autoridades da Côrte e da Província, continuadas depois, já na República, transcrevemos duas, bem características, e no próprio ano da inauguração dos primeiros 260 metros de cais. A primeira partiu de um grupo de comerciantes e industriais de São Paulo.

"O pôrto de Santos, o único pôrto dêste Estado francamente aberto à navegação de longo curso, acha-se no mais deplorável estado.

Sem cais e sem meios de descargas, assolado pela febre amarela e pela varíola, com uma alfândega desmantelada, que não possui um guindaste, que não possui armazéns para

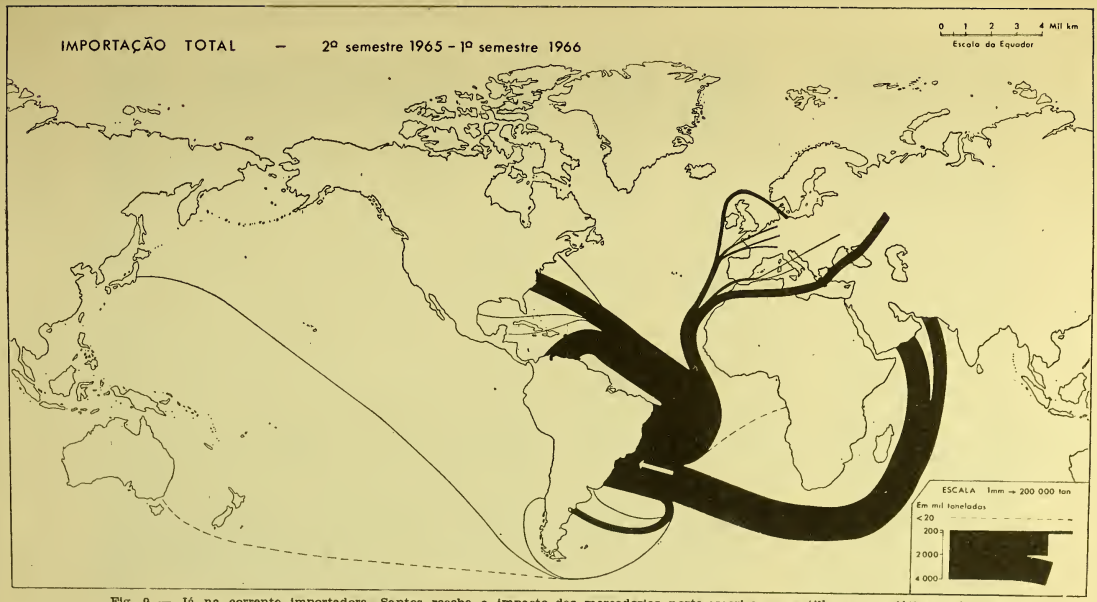


Fig. 9 — Já na corrente importadora, Santos recebe o impacto das mercadorias norte-americanas, antilhanas e asiáticas ocidentais, das quais o petróleo ocupa o primeiro lugar (Venezuela, Arábia Saudita, Iran), vindo a seguir os produtos manufaturados e trigo dos Estados Unidos. Segue-se então a corrente européia, onde além dos produtos fabris da Europa Ocidental e Nórdica, destacam-se o petróleo e o trigo da URSS. Como na corrente exportadora são modestas as importações oriundas de outras áreas (africanas, asiáticas e americanas do Pacífico), salvo o caso do Japão, com seus produtos industriais.

receber e acondicionar as mercadorias, que não possui o pessoal suficiente para as conferir e despachar com a indispensável presteza, que não possui até os mais necessários utensílios, tendo a sua baía coalhada de navios que esperam longos meses que lhe chegue a vez de descarregar, tendo as ruas e praças da cidade atulhadas de mercadorias de tôda a espécie, expostas ao tempo e à rapinagem, vendo morrer diàriamente a tripulação dos navios em estadia, dizimada pela febre amarela, tal é o triste espetáculo que hoje oferecem o pôrto e a cidade de Santos aos olhos do mundo". (Lobo, 1936);

A segunda, da Associação Comercial de Santos:

"Verdadeira anarquia reina em quase todos os serviços de Santos; os armazéns da alfândega, as pontes, os armazéns particulares, as praças e ruas públicas, acham-se empilhadas de mercadorias, a maior parte sujeita às intempéries e ao roubo.

A gatunagem tem tomado súbito impulso: quadrilhas para tal fim organizadas dão caça às mercadorias assim abandonadas e a polícia sente-se impotente para dominar essa nova indústria, porque nem de fôrça pública dispõe". (Lopo, 1936.)

A concretização da construção do pôrto santista, porém, só se daria a partir dos primórdios da República, embora o contrato assinado pelos que conseguiram a concessão se tivesse dado ainda no Império (12-7-1888.)

Mas o primeiro ato oficial relativo à concessão de obras de melhoramento do pôrto de Santos decorreu do Decreto n.º 4 584, de 31 de agôsto de 1870, isto é, 3 anos depois de inaugurada a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, e dizia respeito à Companhia que o Conde da Estrela e o Dr. Francisco Praxedes de Andrade Pertence organizassem, para construir docas e obras de melhoramentos. Não conseguiram, porém, os contratantes a formação da Companhia, apesar da prorrogação da concessão até 1873. Em 1882, o govêrno da Província de São Paulo obteve privilégio da Côrte, pelo decreto 8 800 para construção e exploração do pôrto de Santos; ainda uma vez, pesar de sucessivas prorrogações da concessão, a obra não foi levada a efeito, com a agravante de que, agora, o Govêrno Imperial dava uma garantia de juros de 8%, concedida pela Lei Orçamentária para 1887 (Lobo, 1936).

Declarada sem efeito a concessão ao Govêrno provincial paulista, o Ministério da Viação e Obras Públicas fêz publicar um edital a 19 de outubro de 1886, chamando concorrentes para a execução de obras e melhoramentos do pôrto

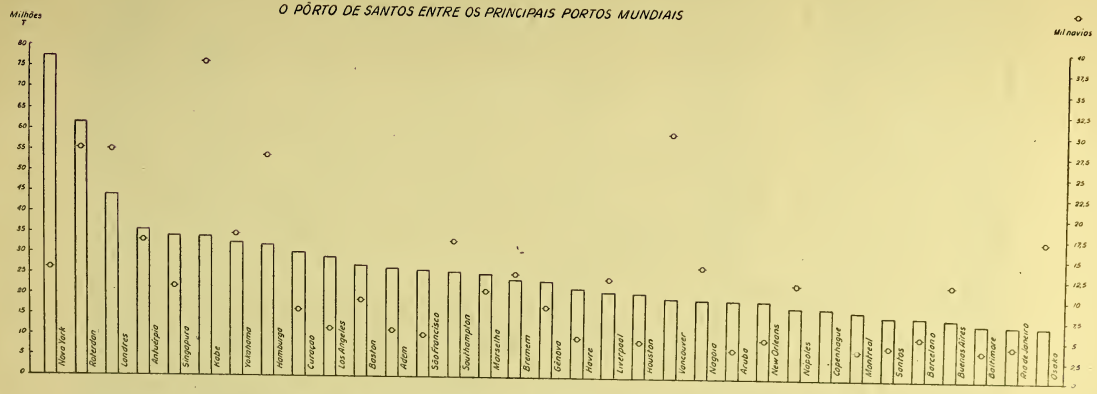


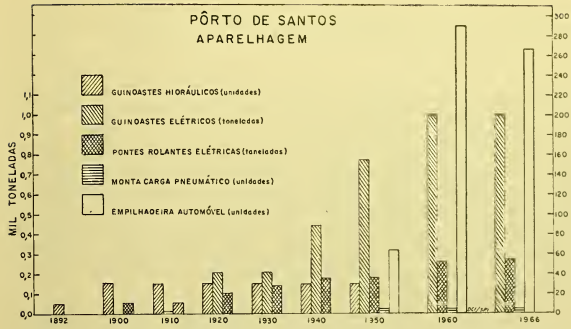
Fig. 10 — Ocupando o 28.º lugar entre os grandes portos mundiais, Santos já é o 1.º pôrto do continente sul-americano em movimentação de mercadorias, destacando-se, principalmente, pela sua corrente importadora, em tonelagem. Buenos Aires, que tem uma tonelagem de arqueação líquida ligeiramente inferior, apresenta quase três vêzes mais navios o que é devido à navegação fluvial (navios de menor tonelagem).

de Santos, e dentre as seis propostas que atenderam à concorrência venceu a apresentada por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée, Eduardo Palacin Guinle, João Gomes Ribeiro de Avelar, Alfredo Camílo Valdetaro, Benedito Antonio da Silva e Barros e Braga & Cia. cujo contrato foi autorizado pelo decreto n.º 9 979, de 12 de julho de 1888, pelo prazo de 39 anos. Por êle, os contratantes ficavam na obrigação de, no prazo de 6 meses, a contar da assinatura do contrato, iniciarem as obras do pôrto, principalmente pela construção de um pequeno trecho de cais, desde a Rua Brás Cubas até o extremo da velha ponte da São Paulo Railway, no Valongo (Lopo, 1936.)

É digno de notá que os contratantes da construção do pôrto de Santos eram todos brasileiros, iniciaram os trabalhos e os levaram a efeito com capitais exclusivamente nacionais, e com técnicas e chefe dos serviços (Dr. Oscar Weinschenck), exclusivamente brasileiros. É de se notar também que, apesar do pequeno capital que possuíam, jamais o govêrno concorreu com um centavo para tal obra.

Conforme vimos na história da sua construção o pôrto de Santos, já em fins do século 19 demonstrava a firmeza da economia planaltina dando-nos dela uma impressão no raiar do século 20. De fato, movimentando mais de meio milhão de toneladas de carga cinco anos após a inauguração dos seus primeiros 260 metros de cais, o pôrto santista já em 1901 ultrapassava 1 milhão de toneladas, para chegar em 1913 a mais de 2 milhões, demonstrando um desenvolvimento contínuo até as vésperas da primeira guerra mundial.

Esta primeira fase que se estende de 1897 a 1920 destaca-se pelo papel representado pela sua principal riqueza, o café, que de pouco menos de 2 milhões de sacas em 1895 passou a 13 130 933 sacas em 1909, "constituindo-se esta última cifra o clímax da exportação daquele produto pelo pôrto até a presente data" (Relatório da Companhia Docas — 1966). Nesse ano de 1909 na exportação que fôra de 822 237 toneladas, ou seja 53,5% do movimento geral, o café sòzinho participou com 787 856 toneladas, ou seja 95,8% dêste movimento. Estas proporções de participação do café acima de 90%, no geral, predominaram nas duas primeiras décadas após a construção do pôrto. Todavia, cabe ressaltar que neste período a importância desta riqueza para o pôrto de Santos e a economia do planalto paulista não se resume apenas nesta maciça participação no seu movimento de exportação. O próprio movimento de importação é reflexo das cambiais fornecidas pelos milhões de sacas de café exportados.



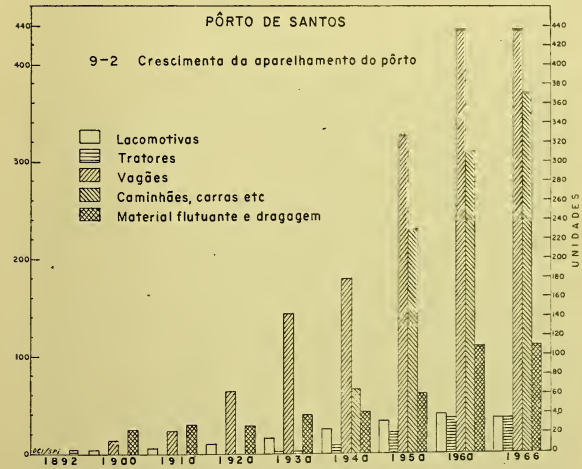


Fig. 11 e 12 — Ambos os gráficos demonstram o crescimento do aparelhamento do pôrto de Santos a partir principalmente da década de 1940 e chegando ao grande desenvolvimento dos últimos 10 anos. Notadamente no que diz respeito à aparelhagem movimentadora de mercadorias do navio para o cais e armazéns e vice-versa (guindastes, pontes rolantes, empilhadeiras-automóveis, etc.) nota-se uma grande evolução de 1950 para 1960.

Esta fase de crescimento do pôrto de Santos se destaca ainda por outros aspectos dignos de nota: no que se refere ao seu equipamento:

a) — o cais, cujos primeiros 260 metros foram inaugurados em 1898, atingia em 1909 a respeitável cifra de 4 720 metros, em um só lance, da rampa do Valongo ao extremo do chamado cais da Mortona;

b) — nesses pouco mais de 4 quilômetros e meio de amurada de acostamento, com os respectivos pátios de movimentação de cargas havia já 26 armazéns internos, 1 armazém frigorífico, 23 pátios cobertos com um total de 64 500 metros quadrados de capacidade; 15 armazéns externos com 122 000 metros quadrados de capacidade; 2 tanques para óleo combustível com a capacidade de 17 500 metros cúbicos e 38 300 metros de linhas férreas e desvios.

Finalmente, gostaríamos de caracterizar esta fase como um período de equilíbrio entre o movimento de importação e o movimento de exportação, salvo às vésperas da primeira guerra mundial quando a importação foi mais de duas vêzes superior à exportação e como uma fase em que o coeficiente de utilização do cais teve uma tendência a diminuir de meados para fins do período, antes de mais nada, como reflexo imediato da primeira grande expansão do cais, realmente passou de uma média de 464 ton./metro/ano em 1913 para 337 em 1920, mas também como fruto da primeira guerra mundial, particularmente nos seus últimos 2 anos, bem como, para o ano específico de 1918 da grande geada que então prejudicou a colheita do café.

Uma segunda fase de expansão do pôrto e de seu movimento pode ser perfeitamente delimitada no período entre as duas grandes guerras, incluindo os quatro primeiros anos da segunda. Caracteriza-se esta fase por um aumento contínuo da movimentação de mercadorias que, no fim da década de 1920, ultrapassa os três milhões de toneladas (1929 — 3 274 797 toneladas), demonstrando o extraordinário desenvolvimento da já então grande hinterlândia santista, que, além do interior do planalto paulista, penetrava pelo Sul de Minas, Triângulo Mineiro, Sul de Goiás e de Mato Grosso e Norte Velho do Paraná. Embora na década seguinte Santos atingisse a categoria de pôrto de primeira classe, movimentando mais de 4 milhões de toneladas (1938 — 4 084 941 toneladas), veremos um período de grandes crises nesta movimentação em virtude particularmente de três fatôres básicos: a grande depressão econômica mundial a partir de 1929, as crises político-militares do país por tôda a década de 1930 e, finalmente, a segunda grande guerra mundial a partir de 1939.

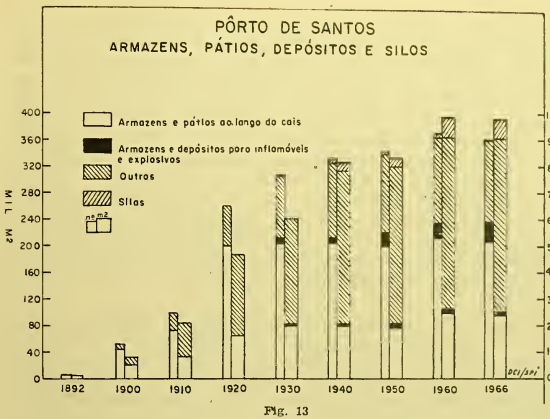


Fig. 13

A curva de movimentação geral de mercadorias do pôrto reflete muito bem os períodos específicos destas crises. Assim, em 1932 apenas 1 803 855 toneladas constituem o movimento global mais modesto de tôda esta fase, em função do bloqueio militar por mais de três meses a que o pôrto foi submetido durante a Revolução Constitucionalista de São Paulo. Também o mesmo ocorre no apogeu da segunda guerra mundial, anos de 1942 e 1943, quando o movimento cai para quase a metade do que fôra em 1938 e 1939 (1942 — 2 808 086 toneladas e 1943 — 2 856 547 toneladas), em função da guerra submarina desenvolvida pelos países do Eixo.

Na fase em aprêço, a extensão do cais aumentou de apenas 301 metros devido à construção do trecho para inflamável na Ilha Barnabé. Assim os 4 720 metros de comprimento do cais a que chegara o pôrto nos idos de 1909 continuaram a serví-lo até 1944, quando a movimentação de mercadorias tornou a atingir um índice superior a quatro milhões de toneladas. Êste aumento de movimentação elevou o coeficiente de utilização do cais de 337 ton./metro/ano em 1920 para 855 em 1939 após o que, evidentemente, ocorreu uma queda em função da crise mundial para atingir de nôvo, em 1944, o coeficiente de 1816.

É nesta fase que o café começa a perder a sua hegemonia como principal e quase único produto exportado por Santos, em função não só das crises citadas anteriormente, como

particularmente da crise interna de superprodução. De fato, a década de 1930 caracteriza-se, num verdadeiro paradoxo, como o período de maior produção cafeeira paulista e ao mesmo tempo de maior crise da comercialização do produto. Assim, há um movimento em prol da diversificação dos produtos agrícolas de exportação de São Paulo e que se pode perceber na curva de exportação, quando o ouro verde que até então entrara com mais de 3/4 da tonelada exportada, sem falar no seu valor que é muito maior, passa a conhecer uma diminuição progressiva naquela contribuição, a ponto de, na citada década, cair para bem menos da metade do volume total das exportações. Realmente, no final da década citada, 1938, 1939 e 1940 o café concorreu, em média, com 33,9% do total da exportação, o que vale dizer pràticamente um terço.

Caracteriza-se ainda esta fase, no que diz respeito às duas correntes de tráfego, por dois períodos distintos que bem retratam: primeiro, uma época de euforia econômica na década de 1920 em função dos altos preços do café motivando reservas de cambiais para produtos importados e acarretando uma sensível diferença para mais no tráfego importador — uma relação que chegou quase a atingir 3/1; — segundo, o da década de 1930, onde se percebe um quase equilíbrio entre as duas correntes em função da crise econômica mundial e particularmente da crise cafeeira do Brasil, o que produziu uma diminuição na obtenção de divisas para o país, reduzindo a diferença para mais do tráfego importador — uma relação que não chegou a ultrapassar 1,5%.

Outrossim, é digno de nota, na presente fase, o aparecimento cada vez mais crescente dos produtos de petróleo transportados a granél após a inauguração dos tanques de depósitos na Ilha Barnabé. Êsse fato como que pronuncia uma nova fase na história da movimentação do pôrto de Santos e que viria a chegar ao seu apogeu na última década, com o predomínio absoluto do petróleo e seus derivados cuja participação alcança quase 2/3 da tonelagem do movimento geral. Justamente quando o café começa declinar na sua importância como produto rei da movimentação do pôrto, o petróleo, embora numa corrente oposta, começava a tomar o seu lugar.

Apesar de irmos tratar logo mais adiante do problema, não gostaríamos de deixar sem referência o fato de ter ocorrido justamente no primeiro período desta fase (precisamente 1924-25) a primeira grande crise de congestionamento do pôrto em função da falta de entrosamento do que já costumamos chamar trinômio: "navio-pôrto-vias de comunica-

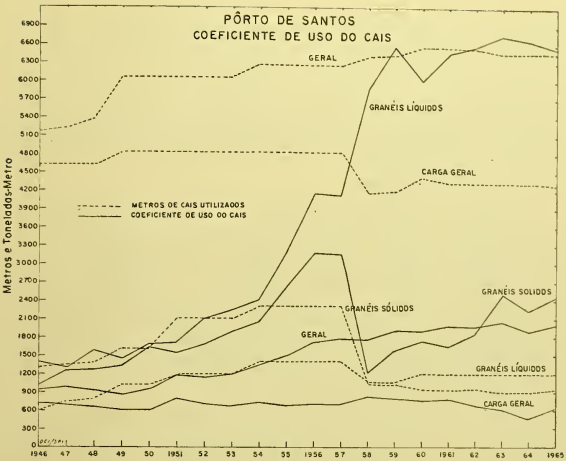


FIG. 14 — O coeficiente de utilização dos cais em toneladas/metros/ano foi em média, no qüinqüênio 1959/63 de quase 2 000 t. (1 959 toneladas) para o movimento geral do pôrto. Neste movimento a Carga Geral representa pouco menos da metade (média = 750 ton/metro/ano), enquanto o coeficiente de utilização pelos Granéis Sólidos no referido qüinqüênio foi de 1 870 ton/metro/ano; e para os Granéis Líquidos — 6 470 ton/metro/ano. Da análise feita, ressaltamos um fato — o aumento progressivo tanto nos metros utilizados de cais, como no tonelagem por metro utilizado nos respectivos qüinqüênios — 1946/50, 1953/57, 1959/63.

ções terrestres", coincidindo com a euforia importadora de uma época de "vacas gordas".

A terceira e última fase de evolução do pôrto de Santos, do fim da guerra aos dias atuais, possui alguns aspectos bem característicos que, se por um lado, como reflexo básico de seu movimento de importação, enquadram-no como um dos grandes complexos portuários do continente, por outro, fruto de seu movimento de exportação, colocam-no numa posição de simples exportador de produtos primários. Aparentemente, se trata de um verdadeiro paradoxo se lembrarmos do binômio São Paulo-Santos e da superindustrialização do planalto paulistano.

Os seguintes fatos marcam profundamente esta fase de evolução: antes de mais nada o crescimento rápido da movimentação geral do pôrto, acompanhado do grande crescimento da diferença entre as duas correntes de tráfego; a

cada vez menor importância do café no movimento geral do pôrto; o aumento brusco da importância dos granéis líquidos no total da movimentação; o aumento da variedade dos produtos de importação, particularmente no que diz respeito aos granéis sólidos; e, finalmente, além do café, a permanência de produtos, na sua maioria agrícolas, na pauta da exportação, se deixarmos de lado os derivados de petróleo; fruto geral do crescimento e das mudanças da movimentação de mercadorias, expandiram e transformaram também os meios de sua movimentação.

No final da segunda guerra mundial, o pôrto começa a dar mostras do seu ressurgimento, tanto que, no ano de 1944, já movimenta mais de 4 milhões de toneladas de mercadorias que, num crescendo rápido, passarão a mais de 7 milhões no início da década seguinte, atingindo a respeitável cifra de 12 271 443 toneladas em 1959. No ano de 1966 atingiria o clímax da sua movimentação nos 74 anos de sua existência como pôrto organizado. Êste extraordinário crescimento se deveu particularmente ao tráfego importador como o demonstram os seguintes dados:

ANO	MOV. TOTAL	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
1947	5 126 103	3 531 522 (68,9%)	1 594 581 (31,1%)
1956	10 789 363	8 689 799 (80,5%)	2 099 564 (19,5%)
1966	13 972 127	11 457 181 (82,0%)	2 514 946 (18,0%)

Esta enorme diferença produz uma relação que já chega a atingir 7/1 de detrimento da exportação.

O café, a grande mercadoria do pôrto santista, que chegara, conforme já vimos, a concorrer com mais de 90% na movimentação da exportação, mas que no período entre as duas guerras já dera mostras da perda de sua hegemonia, atinge agora, nesta última fase, uma posição bastante modesta no volume total da movimentação do pôrto, como também no tráfego de exportação. Melhor do que as palavras a tabela abaixo esclarece esta posição cada vez mais modesta do nosso principal produto de exportação:

QÜINQÜÊNIO	A	B	C
1946-50	10,52	34,01	41,69
1953-57	4,66	24,11	39,08
1959-63	3,59	19,19	29,57

OBS — A — participação percentual do café no movimento geral
B — participação percentual do café no movimento de exportação
C — participação percentual do café no movimento de exportação para o exterior

Já na década de trinta, os granéis líquidos vinham gradativamente aumentando a sua participação no movimento geral do pôrto. Mas, foi sòmente a partir do final da segunda guerra que, inicialmente por responsabilidade dos derivados de petróleo e, a partir de 1954, com a construção das refinarias de Capuava e de Cubatão, do petróleo cru, que os granéis líquidos acabaram dominando o tráfego do pôrto santista. O quadro abaixo dá uma mostra de sua importância nas últimas duas décadas:

QÜINQÜÊNIO	A	B	C	D
1946-50	24,42	35,30	44,75	0,00
1953-57	47,73	54,04	63,94	14,69
1959-63	60,66	68,16	67,56	69,87

OBS — A — participação percentual dos granéis líquidos no movimento geral

B — participação percentual dos granéis líquidos na importação total

C — participação percentual dos granéis líquidos na importação do exterior

D — participação percentual dos granéis líquidos na importação de cabotagem

O pôrto de Santos, neste sentido, reflete muito bem o grau de desenvolvimento que sofreu a sua hinterlândia específica (área cafeeira) após a segunda guerra mundial em vários dos seus setôres sócio-econômicos. A construção da hoje já densa rêde de rodovias asfaltadas desta hinterlândia, atingindo mesmo vários estados vizinhos a São Paulo, bem como o conseqüente aumento de tráfego de veículos automotores e particularmente a instalação, a partir de 1957, da indústria automobilística no planalto paulistano, tudo concorreu para que o pôrto santista se transformasse num dos grandes terminais de importação petrolífera do continente.

No que diz respeito ao aumento da variedade dos produtos de importação, o que já se vinha fazendo sentir após a primeira guerra mundial, tornou-se evidente a sua importância no último quarto de século. A própria industrialização do planalto paulistano, cuja primeira fase se evidencia nos primórdios dêste século, constitui um dos fatôres básicos daquela variedade de importação em função das necessidades do equipamento para a sua implantação. Ora, na fase atual, de grande desenvolvimento desta industrialização, era mais que natural o aumento das aquisições no exterior dos implementos para a instalação de novas indústrias (refinarias

e petroquímicas, hidrelétricas, siderúrgicas, automobilísticas, etc.).

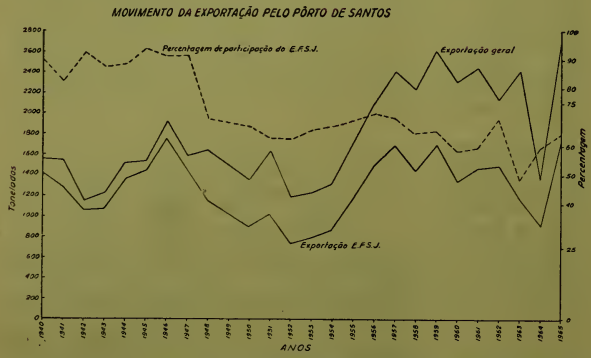


FIG. 15 — No movimento de exportação pelo Pôrto de Santos destaca-se o papel da EFSJ, que até 1947 responsabilizava-se por mais de 83% do total. Nos últimos anos tem oscilado entre 60 e 70%. Esta elevada participação da antiga SPR se explica pela construção do seu oleoduto.

Ao lado desta aparelhagem componente da carga geral importada pelo parque fabril paulistano, haveria também um acréscimo nas importações de granéis sólidos em função da própria indústria, do aumento da população, do seu nível de vida e do desenvolvimento das técnicas agrícolas.

Os dados abaixo confirmam perfeitamente tais afirmativas:

	A		B	
QÜINQÜÊNIOS	QUANT. (Ton.)	%	QUANT. (Ton.)	%
1946-50	1 515 585	42,5	791 963	22,2
1953-57	2 055 431	27,1	1 426 601	18,8
1959-63	1 534 100	14,8	1 757 018	17,0

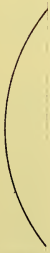
A — importação total de carga geral

B — importação total de granéis sólidos

Infelizmente não temos dados para qualificar a diversidade de importação de carga geral, devido às dificuldades inerentes à própria natureza da mesma. O que não acontece, porém, com alguns dos granéis sólidos importados, cujos

Co

I



A, G e H

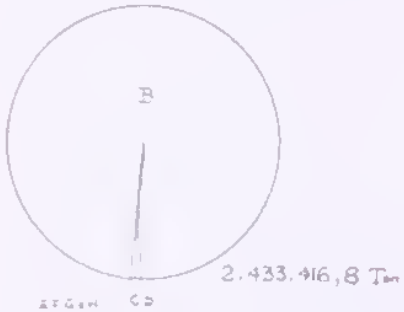
E,

PÔRTO DE SANTOS

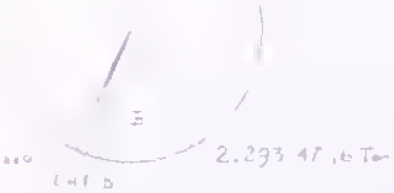
COTEJO ENTRE CLASSES DE MERCADORIAS POR CORRENTE DE TRÁFEGO 2º Semestre 1966 - 1º Semestre 1967

Importação do Estrangeiro

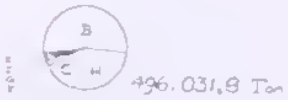
Importação de Cabotagem



Exportação para o Estrangeiro



Exportação de Cabotagem



LEGENDA

A - Animais vivos
B - Matérias Primas em bruto e preparadas
C - Gêneros Alimentícios e Bebidas
D - Produtos químicos, farmacêuticos e assemelhados
E - Máquinas, aparelhos e materiais
F - Manufaturas segundo a matéria prima
G - Artigos manufaturados diversos
H - Ouro, moeda e transações especiais

Fig. 16 — Na corrente importadora o Pôrto de Santos se destaca pelas Matérias-Primas em bruto e preparadas, oriundas tanto do estrangeiro como, de portos nacionais, é verdade que neste setor os granéis líquidos (com o petróleo à frente) representam mais de 3/4 do total da movimentação. Vêm logo a seguir os Gêneros Alimentícios e Bebidas oriundas do estrangeiro (trigo particularmente, óleos), enquanto que os produtos químicos e farmacêuticos ocupam o terceiro lugar. É digno de nota a fantástica participação das matérias-primas em bruto e preparadas recebidas por Santos no seu comércio de cabotagem 197,25%! Quanto a exportação para o estrangeiro dominam de modo absoluto — Gêneros Alimentícios e Bebidas (84,37%), seguidos das Matérias-Primas em bruto e preparadas com — 11,74%. Já na cabotagem a exportação é quase inversa ao que acabamos de ver para o estrangeiro.

dados foram obtidos com certa facilidade para a fase que estamos analisando e que resumimos nos seguintes exemplos:

ANOS	TRIGO	CARVÃO	SAL	ADUBOS	ENXÔFRE	TOTAL
1946	97 954	281 694	169 682	13 787	20 200	602 000
1956	700 408	294 578	263 711	104 702	74 967	1 482 527
1966	952 603	592 495	367 595	444 413	120 484	2 606 100

OBS — As quantidades estão dadas em toneladas. O total diz respeito a importação geral os granéis sólidos pelo pôrto de Santos e não apenas aos itens acima especificados.

Ao contrário do que vimos para o tráfego importador, Santos não reflete o grau de desenvolvimento industrial do planalto paulistano no que diz respeito à sua exportação em geral. Além do café, que ainda é exportado, como há mais de um século, simplesmente beneficiado, outros produtos agrícolas a matérias-primas em bruto ou preparadas constituem a pauta principal dêste movimento. Assim, neste setor, Santos se apresenta como um simples pôrto exportador de matérias primárias, contrastando fortemente com a corrente importadora, conforme já foi visto. Tal estado de coisas se explica: em primeiro lugar pelo fato de o Brasil não ter podido ainda, nem mesmo para os países limítrofes, concorrer com os produtos industrializados das nações que controlam o comércio internacional de bens manufaturados; e, em segundo, pelo fato de os produtos industriais do planalto paulistano, vendidos para outras áreas brasileiras, sairem pràticamente em sua totalidade por vias terrestres, num dos maiores absurdos do ponto de vista do aproveitamento adequado das vias de comunicação.

No cotejo entre classes de mercadorias para o tráfego de exportação e referentes ao segundo semestre de 1965 e primeiro semestre de 1966, podemos observar o extraordinário destaque dos produtos primários particularmente enviados ao estrangeiro, provando assim as nossas observações feitas acima:

CLASSES DE MERCADORIAS	EXPORT. PARA O EXTERIOR QUANTIDADE (ton.)	%	CABOTAGEM EXPORT. QUANTIDADE (ton.)	%
A) Matérias-primas em bruto e preparadas	269 259,5	11,74	263 598,9	53,14
B) Gêneros alimentícios e bebidas	1 935 102,7	84,37	64 572,1	13,84
C) Outros	89 109,4	3,89	167 860,8	33,84
TOTAL	2 293 471,6	100,00	496 031,8	100,00

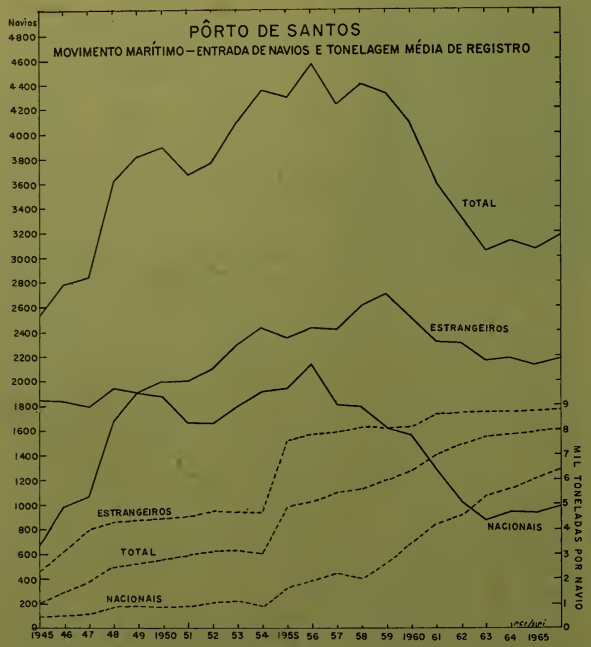


FIG. 17 — Da análise, do gráfico relativo ao número médio de navios atracados no pôrto de Santos nos qüinqüênios 1946-50; 1953-57 e 1959-63, notamos alguns fatos importantes quando relacionados com a média de tonelagem de registro.

No primeiro período o número de navios nacionais atracados era superior a 55% enquanto que com o correr dos tempos, já no terceiro qüinqüênio, os nacionais são pouco superiores a 1/3 (34,71%) dos navios atracados.

Do primeiro ao terceiro qüinqüênio não se tem observado aumento de navios atracados (1946/50 — 3 391; 1959/63 — 3 679), apenas com um aumento considerável no qüinqüênio 1953/57 — 4 310, voltando depois a uma situação mais ou menos semelhante com relação ao qüinqüênio anterior.

Se relacionarmos o número de navios com a tonelagem média de registro nos mesmos qüinqüênios notamos um aumento espetacular da tonelagem dos navios nacionais. No primeiro a tonelagem média de registro era de 810,0 enquanto que no terceiro houve um aumento de 500% passando a 4082,7 ton. devido especialmente à frota de Petroleiros — FRONAPE —. Com relação aos estrangeiros a tonelagem média de registros, no primeiro qüinqüênio já era superior à verificada no terceiro qüinqüênio em relação aos navios nacionais (4 087,6 t.). Enquanto que em 1959/63 esta sofreu um aumento pouco superior a 200%.

Importante relatar que, embora a média de tonelagem dos navios estrangeiros não tenha aumentado muito com relação às atuais (1946/50, 1959/63), é, entretanto, no último qüinqüênio 1959/63 o dôbro da tonelagem média apresentada pelos nacionais.

A guisa de esclarecimento, devemos dizer que a proporção da exportação por cabotagem relativa às matérias-primas em bruto e preparadas se refere especìficamente a subprodutos do petróleo saídos das refinarias paulistas.

Como mais uma prova da não evolução em qualidade da exportação pelo pôrto de Santos, tomamos alguns dados referentes ao período entre as duas grandes guerras e nos quais, além do café, tivemos oportunidade de computar os seguintes produtos: carne congelada, carne conservada, couros, algodão em rama, arroz, bananas, laranjas e frutas oleaginosas:

ANOS	PRODUTOS Quantidade (ton.)	%	EXPORTAÇÃO TOTAL
1924	699 640,3	91,1	767 872
1929	734 337,0	85,5	858 634
1934	956 407,8	83,2	1 148 885
1939	1 333 169,2	67,7	1 970 117

Salvo o café, e em parte a banana e a laranja nos últimos 50 anos, os demais produtos têm sofrido uma variação muito grande, a ponto de alguns dêles desaparecerem às vêzes do conjunto geral da exportação, substituídos por outros, sempre da mesma classe de mercadoria.

Correspondendo a esta evolução que vimos mostrando no pôrto de Santos e relativa à movimentação de mercadorias bem como a sua variabilidade, podemos observar um correspondente crescimento relativo no que diz respeito à aparelhagem moderna do mesmo. Do cais de acostamento, que, em 1914, possuía 5 021 metros de comprimento chegando na atualidade a 8 147 a tôda aparelhagem necessária para movimentação de um pôrto moderno, podemos perceber os esforços que fêz a companhia concessionária.

A aparelhagem mecânica móvel introduzida em larga escala nesta última fase nos serviços do pôrto incrementou enormemente o seu tráfego elevando o seu coeficiente de utilização do cais a mais de 1 000 ton./metro/ano.

No limiar da última guerra (1940) a aparelhagem mecânica ainda era relativamente modesta no cais de Santos. Mas, vinte anos depois, constatamos uma expressiva evolução em todos os setores de maquinaria utilizada na movimentação de mercadorias. Assim, o número de vagões, que não ultrapassava 180, atinge mais de 400; os veículos automóveis, que mal ultrapassavam o modesto número de 60, atingem a

Fig. 18 e 19 — *Fotos reproduzindo dois quadros de Benedito Calixto, um de 1885, outro da primeira década do século XX. Percebe-se a modéstia da cidade apertada entre os morros de São Bento e Monte Serrat. Na primeira, mostrando o pôrto de frente, vê-se à direita, a velha ponte da antiga São Paulo-Railway, construída havia mais de vinte anos para desembarque de material rodante e de carvão para a primeira ferrovia paulista. Comparando-se a segunda foto com a primeira percebe-se o avanço que a cidade fêz em direção ao Leste, início da penetração na vasta planície do Sudeste da ilha vicentina. É digno de nota a pequena enseada existente entre a parte final do cais construído até então e os três morrotes e que pouco depois foi aterrada para dar lugar a um amplo aumento do sítio primitivo da cidade. Além do estuário, para Leste, estende-se a grande planície da ilha de Santo Amaro, coberta em parte por manguesais e hoje quase tôda ocupada pelo bairro "dormitório" de Vicente de Carvalho.*

mais de 300; o material flutuante e de dragagem passou de pouco mais de 40 unidades para 110. A capacidade de movimentação de carga pelos guindastes elétricos, desde que os hidráulicos desapareceram a partir de 1960, passou de 0,45 mil toneladas em 1940 para 1,0 mil toneladas em 1960; quanto às empilhadeiras automóveis, inexistentes em 1940, atingem 270 unidades em 1960.

Acompanhando a evolução desta aparelhagem mecânica para movimentação de carga, vemos que, com relação a armazéns, há uma tendência para as construções em grande área e em menor número de unidades, o que se verifica particularmente entre 1940 e 1950 e especialmente na década de 1960 até a presente data, onde temos, relativamente, uma área maior do que o número de construções. Contudo, é na linha de construção de tanques ou grandes depósitos para granéis líquidos que se nota maior ênfase de evolução, principalmente a partir de meados da década de 1940 para os dias atuais; de fato, naquele ano de 1940, apenas 24 depósitos com capacidade para pouco mais de 120 mil metros cúbicos constituiam o equipamento desta natureza que, em 1960, somava 91 tanques com capacidade para mais de 400 mil metros cúbicos, prova evidente da posição cada vez mais importante ocupada pelo petróleo e seus derivados como principal mercadoria movimentada no pôrto santista.

Esta evolução do pôrto de Santos, cujas fases principais acabamos de traçar, não se fêz, contudo, sem percalços. Realmente, como que surpreendido por certos aumentos periódicos e fortes das demandas da economia de sua hinterlândia específica, todo o esquema de circulação e de transportes, inclusive o próprio, que o une à cidade de São Paulo, tem entrado, a partir de certo momento, "em pane". Isto tem provocado perturbações no funcionamento do pôrto, perturbações estas que se resolvem com melhoria neste esquema que, a partir de então — a bem da verdade, várias vêzes com a colaboração de uma diminuição, se não em números absolutos, pelo menos no ritmo de crescimento destas demandas de importações — por um determinado período de tempo, consegue desempenhar a sua missão de cambiar mercadorias da Baixada Litorânea para o planalto.

Estas observações nos levam a considerar dois aspectos fundamentais: primeiro, o das crises periódicas de congestionamento que o pôrto de Santos têm sofrido e, segundo, o das suas possibilidades atuais e suas perspectivas num futuro próximo.

As Crises de Congestionamento do Pôrto

Todos os que tiveram ocasião de presenciar *in loco* o congestionamento do pôrto de Santos há pouco mais de três anos, onde algumas dezenas de embarcações regurgitavam o estuário e a própria baía de Santos à espera de uma vaga para atracação, poderão fazer idéia da importância que uma crise dêste tipo representa não só para a economia portuária como principalmente para a sua hinterlândia. De fato, os prejuízos são incalculáveis, quer material, quer social e, às vêzes, até pollticamente.

As companhias de navegação estrangeiras passam a cobrar sôbretaxas que, às vêzes, chega a mais de 30% sôbre as normalmente pagas, em função dos atrasos que sofrem suas embarcações na longa espera que chega, amiúde, a mais de 40 dias até a sua atracação final. Isto sem lembrar que as mesmas, com os seus navios, chegam até a evitá-lo. Os importadores, responsáveis pelas mercadorias que não podem ser desembarcadas, ficam também a mercê de preços extras que acabarão recaindo por sôbre os consumidores em geral. E, a própria companhia concessionária do pôrto, assoberbada com uma movimentação de carga fora do comum, vê-se impossibilitada de concorrer para uma melhoria do problema.

Êsse estado de coisas, que muitos de nós tivemos ocasião de observar no pôrto de Santos, por várias vêzes, nos últimos 20 anos, têm, não só, preocupado as autoridades e os homens de negócio do país, como da margem a estudos feitos por técnicos, economistas e até políticos, à guisa de apresentarem uma solução para o problema. Infelizmente, porém, ainda que pezem o valor e a importância de alguns dêstes estudos, não se conseguiu chegar a um diagnóstico aceitável de maneira a colocar o doente fora de perigo. A melhor prova é que, desde 1925, portanto há mais de 40 anos, se discute o problema sem que, contudo, tenha-se feito algo de mais concreto para resolvê-lo. Até agora, ficamos sòmente nos paliativos, ou, diríamos melhor, em soluções de última hora e que, por isso mesmo, só têm valor por pouco tempo.

Parece-nos, que uma das razões principais dessa não solução de tão importante assunto reside no fato de o mesmo ter sido até agora sòmente abordado por partes e não no seu conjunto. De fato, para um assunto tão complexo quão seja o da movimentação de cargas num pôrto de primeira categoria, o problema terá de ser sempre abordado no sentido de enquadramento do "navio-pôrto-comunicações terrestres". Sem haver conjugação dêsse trinômio não se pode pretender ordenar o trabalho tão complexo da movimentação de mer-

FIG. 20 — *Reprodução de um quadro de Calixto localizando áreas do pôrto santista antes da construção do cais. Percebem-se perfeitamente os navios atracados às pontes de madeira que serviam de contacto entre as embarcações e as praias lodosas, onde ficavam as mercadorias desembarcadas.*

cadorias nos seus dois sentidos de tráfego, o da exportação e o da importação.

Se analisarmos, ainda que de um modo geral, algumas das crises por que já passou o pôrto santista, veremos que sempre um dos setores que compõem o já citado trinômio entrou "em pane"; mas, os que se responsabilizam pela sua ordenação jamais se lembraram de que os outros dois devem ser também levados em consideração. E, comumente, vemos nos escritos que então se fazem em jornais e revistas especializadas críticas veementes ora à Companhia Docas de Santos, ora à Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, ora ao Govêrno, excepcionalmente às companhias de navegação, mas jamais ao conjunto daqueles setores que devem ser sempre entrosados.

Se ao pôrto organizado compete possuir cais de atracação de acôrdo com a demanda do seu movimento, bem como todo o material mecânico e humano necessário para o seu tráfego de mercadorias; se às ferrovias e rodovias cabe a responsabilidade de fácil escoamento de tudo que trafega pelo pôrto; se ao Govêrno cabe a obrigação de fiscalizar a tomar as providências, quando necessárias, para facilitar essa movimentação de riquezas entradas ou saídas por um grande pôrto, parece-nos que também as companhias de navegação poderiam

preocupar-se pela ordenação da chegada dos seus navios no pôrto, de maneira a não haver, como tem acontecido várias vêzes, regurgitamento no estuário de embarcações especializadas, particularmente em granéis sólidos e líquidos. Se bem que, a nosso ver, seja êste um problema que dificilmente as companhias de navegação podem resolver isoladamente.

Assim, o melhor a fazer seria, parece-nos, não só cuidar da ampliação dos vários setores do pôrto, mas também da melhoria da rêde de circulação terrestre e de um escoamento em particular para os navios especializados em transporte de cargas à granel. Um exemplo marcante de como é um paliativo e resolução de apenas um dos já citados setores de tráfego de um pôrto, pode ser mostrado com a construção de oleoduto da Santos a Jundiaí que passou a funcionar a partir de 1951. Responsabilizando-se, do então para cá, por mais da metade da tonelagem de carga importada por Santos e dirigida ao planalto (em 1957, 56,0%), mesmo assim, o pôrto continuou a sofrer congestionamento nos 10 anos seguintes.

* * *

Desde os primórdios da sua construção como pôrto organizado, Santos passou a sofrer períodos de crises de tráfego no que diz respeito a congestionamento de seu pôrto. E assim que, antes mesmo que os serviços da Companhia Docas de Santos estivessem a meio caminho da sua conclusão, já um primeiro congestionamento se fazia notar nos anos de 1894-95. Coincidiu a sua existência com o ainda completo desaparelhamento do pôrto, sem armazéns para resguardo das mercadorias perecíveis, sem mesmo pátio para depósitos das que pudessem ficar ao tempo, e com a agravante de possuir, a então cidadezinha em franco crescimento, todos os óbices decorrentes de endemias e epidemias que aí se manifestavam (malária, febre amarela e tifo). As razões dêste primeiro regurgitamento devem-se: no período de euforia econômica porque então passava o planalto paulista na última década do século, em função da grande expansão da lavoura cafeeira; à entrada cada vez mais maciça de contingentes de imigrantes estrangeiros não só para as lavouras como também para os quadros urbanos do planalto paulistano, que sofria o seu primeiro estouro populacional; e, ainda, às facilidades oferecidas pelo "encilhamento", logo após a proclamação da República, concorrendo tudo isso para um aumento extraordinário do tráfego de importação, lançando sôbre Santos, como que de improviso, mais de meio milhão de toneladas de mercadorias (1895, movimento total: 471 420; 1897, sòmente a importação 511 845 toneladas).

Fig. 21 — *Visão caótica do pôrto no início do trabalho de sua construção; podemos fazer idéia das dificuldades encontradas por aquêles que se responsabilizaram pela transformação das pontes de madeira e dos velhos trapiches coloniais no moderno atracadouro de nossos dias.*

É digno de nota o relatório do biênio 1893-94 apresentado aos sócios pela Diretoria da Associação Comercial de Santos, aos 14 de outubro de 1895. Entre outras apreciações, tal documento mostra algumas das razões que motivaram o congestionamento do pôrto: "crise nos transportes ferroviários originada de um lado pela insuficiência e deficiência dos meios de condução para o interior, e de outro, pelas péssimas condições sanitárias da cidade de Santos; por outro lado, a demora nas descargas dos navios, mercê das dificuldades de movimentação das mercadorias, acarretando tudo a aglomeração de cargas às margens do estuário, o crescimento enormíssimo de despesas e a impossibilidade de segura fiscalização e arrecadação dos direitos aduaneiros na alfândega; são os graves vexatórios inconvenientes que urge remediar."

Mais adiante, o mesmo relatório fala das dificuldades da movimentação das embarcações no estuário, devido não só aos "bancos de areia" como várias carcaças de navios submersos há muito tempo em vários locais: "o seu fundo tende a elevar-se de ano para ano em conseqüência da falta de correnteza necessária à remoção dos sedimentos acarretados pelos rios e ribeirões que nêle desaguam; e como conseqüência aí estão os freqüentes desastres a que estão sujeitos

os navios que o demandam e igualmente as suas péssimas condições de salubridade determinadas pela existência em cada um dos navios encalhados de um dos piores focos de infecção..."

A seguir, o relatório mostra o que se deveria fazer para exterminar aqueles óbices: remoção dos obstáculos oferecidos pelas embarcações encalhadas, serviço de dragagem em tôda a extensão do pôrto, achando que êsses serviços são um complemento necessário e indispensável das grandes e importantes obras a cargo da Companhia Docas de Santos, e que sem êles a mesma nada poderá fazer em prol de uma praça que cresce assustadoramente.

Finalmente, o mesmo passa a falar das estradas de ferro, especialmente da Companhia Mogiana e da Sorocabana, mostrando que ambas falharam nos seus esfôrços para que levassem até Santos os seus trilhos. Por outro lado, diz dos esfôrços desenvolvidos pela São Paulo Railway Company para duplicar a sua linha na Baixada e na Serra, o que de fato acontecia até o ano de 1900, facilitando assim o escoamento mais rápido das mercadorias do pôrto.

Parece que foi indiscutìvelmente o transporte ferroviário a razão precípua dessa primeira crise de congestionamento sofrido pelo pôrto de Santos, o que não é de se admirar, pois nas outras que se sucederam veremos sempre êste problema renovado.

Debelada a primeira crise de congestionamento acima descrita, o pôrto santista usufruiu um longo período de calma apesar do aumento contínuo do seu movimento. Coincidiu êsse período com o término da primeira fase de construção do pôrto pela Companhia Docas de Santos que, antes mesmo da guerra de 1914, construira quase 5 mil metros de cais, com uma aparelhagem adequada para a época, conforme vimos na descrição da sua primeira fase de expansão. É justamente o período em que se observa um quase equilíbrio nos dois sentidos do tráfego do pôrto. E não devemos esquecer que é também, nesta fase, que se entremeiam os cinco anos de guerra com a respectiva queda do transporte marítimo mundial.

Com o adentrar da década de 1920 e logo após o término da primeira guerra mundial, de nôvo se refaz o tráfego marítimo, cujo movimento se faz imediatamente sentir no pôrto paulista, que, já em 1923, ultrapassava 2 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas. É também o período de euforia econômica motivado pela alta do café e conseqüentemente de aumento das importações, provocando, então, o segundo regurgitamento do pôrto, agora agravado por mais de 2 milhões de toneladas importadas, no ano de 1925.

Fig. 22 — *Visão de conjunto da cidade de Santos no sentido geral norte-sul. No primeiro plano o trecho central do pôrto (zonas da Alfândega, praças de República e Rio Branco), seguido do centro comercial, onde os arranha-céus já salpicam aqui e ali os vários quarteirões da área do café, até ontem constituída do casario assombrado de dois e três andares. No centro o Monte Serrat, porção norte-oriental do maciço Santista-vicentino e que até fins do século passado delimitava a cidade do lado sul. Espraiando-se pela planície holocênica para leste, sudeste e sul, os bairros residenciais do século atual, com sua muralha de arranha-céus já na orla praiana, fruto da função de veraneio das populações planaltinas. Foto Antônio Lopes.*

A crise eclodiu em meados de 1924 para sòmente se amainar em setembro do ano seguinte. Mas, foi o necessário para, em menos de 6 meses, causar um prejuízo de cêrca de 300 000 contos de réis, na moeda corrente da época, — "ou seja mais do que a receita anual do Estado e muito mais do que o capital necessário para a construção de um novo pôrto e de uma nova estrada de ferro" — segundo as próprias palavras da publicação *A Crise do Pôrto de Santos* elaborada pela Associação Comercial de São Paulo no ano de 1925.

É desnecessário dizer que esta situação movimentou, além da direção responsável pelos trabalhos do pôrto — a Companhia Docas de Santos —, tôda a elite do comércio, da indústria, da lavoura e da política paulistas, atingindo também as autoridades federais. Mais do que a crise anterior, as repercussões desta se fizeram sentir profundamente na economia do país e particularmente de São Paulo. Entretanto, perceberemos logo, conforme as palavras de um dos grandes técnicos, em portos, da época, que a razão precípua da mesma foi idêntica à de 1894-1895: o transporte ferroviário. De fato,

segundo as palavras do Engenheiro Hildebrando de Araujo Góes, "a crise em Santos não é originàriamente portuária; não é proveniente, nem da insuficiência de comprimento do cais, nem de aparelhamento, nem de armazém, nem de instalações especiais, nem da rêde de linhas férreas no cais; mas tem como causa única tão sòmente: a manifesta insuficiência dos transportes ferroviários entre Santos e o interior de São Paulo". (Góes, 1924).

Esta abalizada opinião, de um técnico no assunto, veio mais uma vez mostrar o perigo a que sempre esteve submetido a hinterlândia do pôrto santista sob a influência de uma via de comunicação única ligando-a ao mundo exterior. Mais uma vez se pode insistir no problema das condições naturais que sempre dificultaram os meios de ligação entre a baixada litorânea paulista e o seu interior; por maiores que fôssem os esforços dispendidos, mesmo antes da primeira ligação ferroviária, o homem sempre encontrou na escarpa da Serra do Mar, na sua cobertura vegetal e nas condições climáticas nela reinantes os obstáculos mais sérios para transpô-las. Já vimos as dificuldades que os dirigentes das Estradas de Ferro Mogiana e Sorocabana tiveram, quando pretenderam levar as linhas das mesmas ao pôrto de Santos, na última década do século passado.

Por outro lado, o mesmo técnico citado há pouco, em abono às suas conclusões por nós transcritas, faz uma comparação entre o pôrto do Rio de Janeiro e o pôrto de Santos no que diz respeito ao coeficiente de utilização do cais, no ano de 1923, às vésperas da eclosão da crise, mostrando que o mesmo fôra de 623 toneladas por metro linear no primeiro pôrto e 431 para o segundo, deduzindo dêste confronto que o grau de aproveitamento do cais de Santos estava muito aquém do que era dado esperar-se de "suas instalações modernas e especiais", em nada inferiores às do Rio de Janeiro, tornando-o, portanto, apto para atender vantajosamente a tôdas as exigências atuais do movimento comercial de São Paulo.

Ainda na mesma publicação citada, da Associação Comercial de São Paulo, aparecem as mais variadas sugestões para a solução da crise de que estamos tratando ou de outras que porventura pudessem advir. Duas delas já foram preconizadas e tratadas quando vimos a primeira das crises no século passado: a da construção de ramais das estradas de ferro Mogiana e Sorocabana, ligando o pôrto às respectivas áreas servidas por ambas as ferrovias. As conclusões, porém, a que chegaram os autores dos projetos impossibilitavam a sua realização por serem êles de alto custo e, por isso mesmo, acima das possibilidades econômicas do Estado de São Paulo,

na época. Além do mais, como vinte anos depois, a construção do ramal Mairinque Santos viria a mostrar, essa solução em quase nada concorreu para amenizar a corrente de tráfego entre o litoral e o planalto. Aliás, à guisa de uma prova mais concludente ao que acabamos de afirmar, no ano de 1957, a Estrada de Ferro Sorocabana, pelo seu já citado ramal, participou apenas com 4% do tráfego importador no total do movimento Santos-Planalto.

Partindo de conclusões de que as várias soluções apresentadas, como construção de novas ferrovias de ligação ao planalto, ampliação e melhoria nos elementos de movimentação de mercadorias no pôrto, ampliação dos pátios para manobras ferroviárias e construção de novos armazéns e depósitos de mercadorias, bem como tanques para depósito de combustíveis, eram inconvenientes como soluções oferecidas para debelar a crise portuária, opinaram os dirigentes da Associação Comercial de São Paulo que, sòmente o aparelhamento de um nôvo pôrto seria o caminho mais conveniente.

O estudo preliminar da Associação Comercial de São Paulo, após discutir o problema da unicidade ou pluralidade de portos, chega à conclusão de que as deficiências naturais e de ordem técnica no pôrto de Santos impedem-no de responsabilizar-se como único pôrto da vasta hinterlândia paulista, em que pese as vantagens econômicas de uma tal situação, se não fôra as desvantagens acima apresentadas. Partem então os autores do citado estudo para a escolha de um nôvo pôrto. E, após um ligeiro balanço das condições naturais dos quatro pequeninos portos paulistas: Iguape, Cananéia, Ubatuba e São Sebastião, optam pelo último, sôbre o qual passam a fazer um alentado estudo das vantagens naturais por êle oferecidas, desde a sua proximidade com Santos (90 km em linha reta) até as suas condições de profundidade, movimentação de vagas, correntes, etc. Chegam mesmo a um estudo retrospectivo do problema do projeto de ligação ferroviária de São Sebastião com o planalto, a partir de 1892 (projeto da Companhia Paulista de Estrada de Ferro), 1892-1897 (projeto do Govêrno do Estado), que se repete em 1906-1908, 1906 (projeto Silva Teles), 1912 (projeto Huet de Barcellar), 1919 (projeto Luis Pereira Barreto Filho), 1924 (projeto Francisco de Araujo Feio) e, finalmente, 1925 (projeto da Companhia Melhoramentos do Litoral).

Nesses diversos projetos de construção de uma ferrovia ligando São Sebastião ao planalto, há duas categorias de traçados: uma de via de penetração, com "objetivo de incrementar a produção de uma rica região ainda pouco explorada por falta de transportes, o Sul de Minas, através Taubaté ou

Fig. 23 e 24 — *Ambas as fotos foram tiradas do Monte Serrat e mostram respectivamente: as duas barras que saem da baia de Santos, a de São Vicente na foto de cima e a Barra Grande na de baixo. Em ambas percebe-se a intensa ocupação da planície holocênica, há pouco mais de meio século completamente vazia. Fotos Tomotoshi e Araújo Filho.*

São José dos Campos, ou mesmo Mogi das Cruzes"; outras seriam meras linhas de ligação do pôrto a ser construído ao sistema ferroviário paulista existente, de maneira a trazer para São Sebastião parte das cargas que hoje só podem ter escoamento pelo pôrto de Santos. Seriam então os traçados São Sebastião a Campinas, São Sebastião a Jundiaí e São Sebastião a São Paulo, com ou sem ramal para Santos.

É óbvio que a primeira categoria de traçado, isto é, o que levaria ao Sul de Minas, não interessaria aos problemas de crise do pôrto de Santos, como aliás fazem ver os próprios autores do trabalho que vimos citando. Daí o discutirem êles os três últimos traçados citados através de três ou mais projetos de engenheiros paulistas. Parece-nos, porém, que qualquer ligação de um ponto do litoral paulista em direção ao planalto, para obter resultados economicamente satisfatórios,

terá que forçosamente atingir a capital, já várias vêzes aqui lembrada como o grande empório distribuidor de mercadorias ou, como chamam outros, o "pôrto sêco" do Estado de São Paulo. Tal fato, porém, não foi explorado devidamente neste estudo preliminar da Associação Comercial de São Paulo, que apesar de minúcias às vêzes demasiadas, não têm idéia da importância que sempre desempenhou na economia paulista o binômio São Paulo-Santos. E, a melhor prova do que afirmamos, é que jamais se pôs em prática qualquer um dos hoje já inumeráveis projetos do pôrto de São Sebastião, ainda que, desde 1934, o Govêrno do Estado de São Paulo iniciasse ali alguns trabalhos de melhoria, que redundaram no hoje existente cais de atracação com apenas 400 metros de comprimento, e sem outra utilidade que a de servir a pequena lancha de carreira para Ilha Bela e à recente linha de *ferry-boats* para a Ilha de São Sebastião. E, tôdas as vêzes que se discute uma crise de congestionamento no pôrto santista, multiplicam-se os artigos de jornais e de revistas até especializadas revivendo os projetos da construção do pôrto de São Sebastião; passado o período de crise, volta tudo a ser como dantes, e nem os podêres oficiais e muito menos a iniciativa particular têm fôrças para levar avante o objetivo de há muito discutido.

Parece-nos que, no caso em aprêço, além dos problemas econômico-financeiros, e porque não também até políticos, existem os tremendos óbices oferecidos pela natureza, dos quais uma topografia das mais movimentadas do litoral constitui o mais importante.

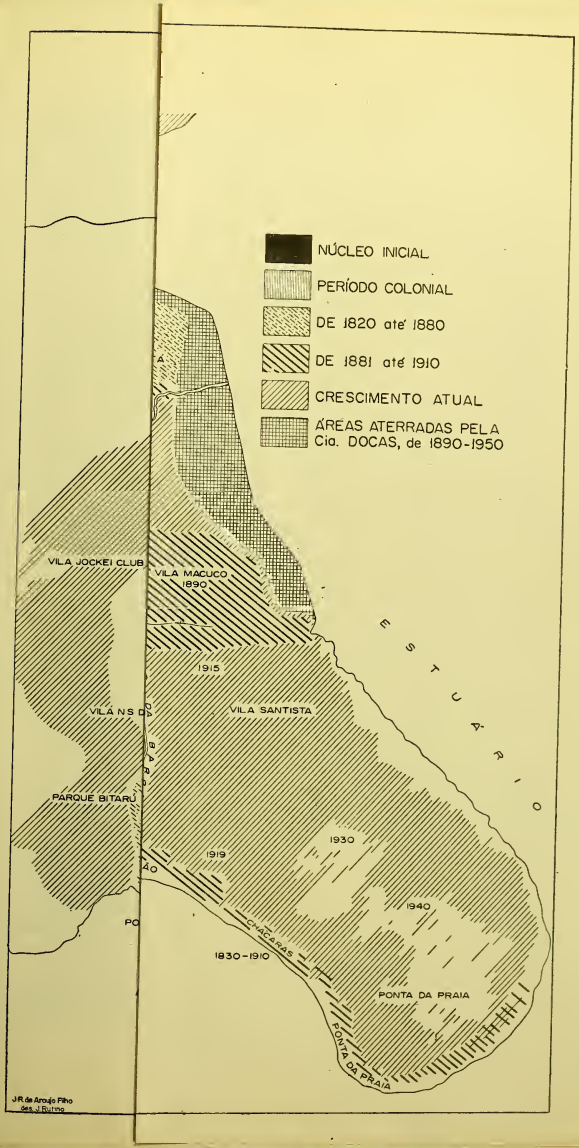
De qualquer forma, a não ser uma pequena melhoria nos serviços da ferrovia inglêsa, como aliás acontecera já em fins do século passado, em maiores proporções é verdade, não se tomaram outras providências de vulto para debelar o problema criado pela crise de 1924-25. Além, é claro, da série inumerável de artigos de jornais, de trabalhos de técnicos saídos em revistas e até em livros resultantes das discussões a respeito de tão magno assunto. Porque, na realidade, a partir de setembro de 1925, tudo voltou de nôvo à normalidade no pôrto de Santos com um aumento constante da tonelagem de carga movimentada que chegaria a quase o dôbro da que provocara a crise acima descrita pouco mais de uma década da sua eclosão. Mais uma vez somos obrigados a repetir aquilo que dissemos quando do início da análise das crises: os nossos homens públicos, técnicos ou não, discutiram até agora tão magno problema sem levar em conta o já muitas vêzes repetido trinômio "navio-pôrto-vias de comunicações terrestres".

Após esta grave crise sofrida pelo pôrto santista, um nôvo período de bonança se esboçou e também por mais de 20 anos,

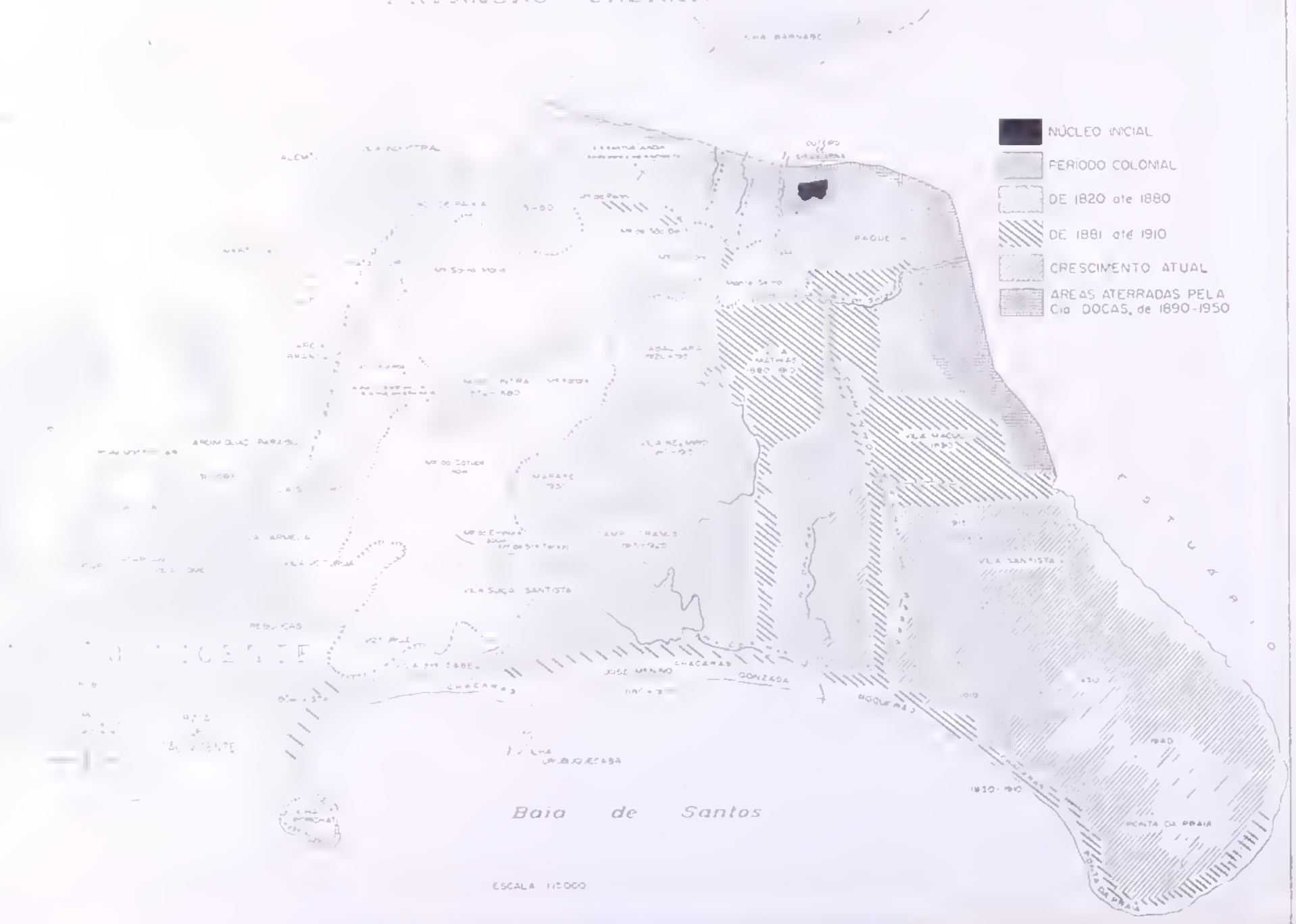
estendendo-se até o final da segunda guerra mundial. Como no período anterior, êste também se fêz ressaltar pelo aumento da tonelagem de movimentação de cargas que passaria de 2 859 649 em 1925 para 4 296 035 em 1939, demonstrando uma capacidade extraordinária de aproveitamento do cais que, pràticamente permanecera o mesmo, salvo os 301 metros acrescidos na Ilha Barnabé para fins específicos, conforme já foi visto. É verdade que devemos levar em conta neste espaço tão longo de regularização dos serviços portuários a existência de certos eventos que concorreram para ela: a crise econômica mundial que adentrou a década de trinta, as várias crises político-militares internas do país (caso específico da revolução paulista de 1932), além dos cinco anos de guerra mundial que muito influiram na queda do movimento do pôrto por alguns anos. Ainda, decorrente dessa situação, devemos ressaltar um certo equilíbrio entre as duas correntes de tráfego, quando o domínio da importação pouco sobressai-se sôbre a exportação.

No último ano da segunda guerra mundial, com a relativa normalização do tráfego transoceânico, o movimento do pôrto santista se fazia notar de nôvo com uma tonelagem superior a 4 milhões (1944) e que ultrapassaria já em 1947 a cifra dos 5 milhões. Como não houvesse ainda uma reestruturação nos trabalhos de movimentação de carga no pôrto nem o tempo necessário para um aumento do cais de acostamento, uma pequena crise se esboçou como que prenunciando períodos de congestionamento mais sérios em função de quase os mesmos motivos que causaram os precedentes.

FIG. 25 — *Visão de conjunto do canal de acesso ao pôrto, da Barra Grande à curva feita pelo cais no bairro de Paquetá. No centro, à esquerda, os vastos armazéns externos da Cia. Docas, além do Moinho Santista. A direita, trecho da rasa planície com bairros residenciais. Na outra margem do estuário, a ilha de Santo Amaro. Foto Antônio Lopes.*


NÚCLEO INICIAL
PERÍODO COLONIAL
DE 1820 até 1880
DE 1881 até 1910
CRESCIMENTO ATUAL
ÁREAS ATERRADAS PELA Cia. DOCAS, de 1890-1950
VILA JOCKEI CLUB
VILA MACUCO
1890
1915
VILA SANTISTA
VILA N.S. DO
PARQUE BITARU
1919
1930
1940
CHÁCARAS
1830-1910
PONTA DA PRAIA
PONTA DA PRAIA
ESTUÁRIO
JR de Araujo Filho
des. J. Rutna

SANTOS E SÃO VICENTE
EXPANSÃO URBANA



Alertada, a Companhia concessionária da Administração do pôrto, programou uma série de trabalhos que dessem ao mesmo melhor qualidade e uma maior adequação a sua cada vez mais significativa movimentação de carga. Mas, como sói acontecer em trabalhos dêste tipo, onde além da morosidade dos serviços, entram também os problemas burocráticos e até políticos, o programa da Companhia Docas de Santos não pôde impedir que houvesse um nôvo congestionamento entre setembro de 1950 a abril de 1952.

Como nas crises anteriores, a que vimos de citar se deveu a um nôvo estrangulamento nos transportes terrestres provocado pelo rápido crescimento do tráfego importador, particularmente no que diz respeito aos granéis líquidos, já agora pesando cada vez mais na movimentação total do pôrto. Embora existissem já o ramal Mairinque-Santos da Sorocabana e a recém-construída rodovia de pista dupla entre Santos e São Paulo (Via Anchieta), além do já melhorado velho caminho do Mar, nenhuma dessas vias, por circunstâncias diversas, proporcionou um alívio ao tráfego entre a Baixada Litorânea. A quase centenária São Paulo Railway, agora com o seu primitivo nome de Santos a Jundiaí (a encampação pelo Govêrno Federal se dera em 1946), de nôvo se encontrava aquém das exigências do cada vez maior movimento de cargas entre Santos e São Paulo. Mas, será ela, mais uma vez que, melhorada em seus serviços, iria resolver o problema do congestionamento do pôrto como muito bem disse o Engenheiro Antonio Alves Freire quando afirmou: "tudo consistiu em um simples alargamento do gargalho da ampulheta, isto é, em um simples aumento de sua capacidade de transporte" (Freire, 1953). Êsse aumento da capacidade de transporte da velha ferrovia consistiu na conclusão da eletrificação do trecho que vai de Jundiaí a Paranapiacaba, aumento da capacidade de tráfego da estrada elevando-a a quase o dôbro, por meio de engenhosas modificações no sistema de tração do trecho da Serra e, particularmente, a construção do oleoduto entre Santos e Utinga.

Com tudo isso, sem que houvesse uma diminuição no ritmo de crescimento da movimentação de carga no pôrto (1951 — 7 142 598; — 1955 — 9 397 857 toneladas) os trabalhos continuaram normalmente por mais uma década, quando então, de nôvo, começaram a surgir os prenúncios de outras crises que irão atingi-los, já agora, com outros fatôres, além dos velhos problemas de tráfego terrestre.

Nos anos de 1961-1962, um último e grande congestionamento, da série que vimos tratando, tomou conta de nôvo do pôrto de Santos, agora com outros fatôres em jôgo, além dos

Fig. 26 — *Outra visão do canal de acesso ao pôrto, agora na curva que êle faz na Ponta da Praia, que está à direita da foto. À esquerda, o domínio do mangue na ilha de Santo Amaro, já recuando em função do avanço do casario do bairro "dormitório" de Vicente de Carvalho, de que se vê um trecho na parte inferior da fotografia. À margem do manguesal, a Cia. Docas construiu o cais de Conceiçãozinha para grandes petroleiros, mas infelizmente ainda não aproveitado. Foto Antônio Lopes.*

já tradicionais problemas do tráfego terrestre: fatôres sociais e políticos ao mesmo tempo, provocando sucessivas greves nos vários grupos de trabalhadores portuários.

De fato, ao acúmulo de mercadorias no setor importação e ao sempre constante problema da falta normal de escoamento em virtude da pouca oferta de vagões pelas ferrovias, particularmente a Santos a Jundiaí, juntaram-se ainda os períodos sucessivos de greves por parte dos estivadores, de ensacadores de café e outros setores operários da cidade de Santos e da própria Baixada.

Diferente dos demais tipos de congestionamento, êste se particularizou pelo fato dos próprios trabalhadores do pôrto, em função de problemas trabalhistas, influências de políticos do govêrno federal através de explorações eleitoreiras e demagógicas, quando não estavam parados por motivo de greve, trabalhavam "a passo de caranguejo", como que querendo sabotar uma boa parte dos serviços de movimentação de mercadorias. É rico o noticiário de jornais bem como os artigos saídos em revistas comuns (*O Cruzeiro*, 14 de setembro de 1963), a respeito dos acontecimentos no pôrto santista na

época. Juntaram-se a êsses graves aspectos eminentemente sociais e políticos, o velho problema do estrangulamento da estrada de ferro Santos a Jundiaí, bem como a pouca ajuda, do ramal Marinque a Santos, da Estrada de Ferro Sorocabana. Porém, é justo que se diga que, agora, a Companhia Concessionária da administração do pôrto também tem sua responsabilidade, dado que, pelos seus planos de ampliação do cais e da respectiva aparelhagem para movimentação de mercadorias, traçados logo após o término da segunda guerra, quinze anos depois estavam ainda a meio caminho da realização, embora seja de justiça ressaltar o fato de o Govêrno Federal através do seu Ministério de Viação e Obras Públicas não haver colaborado eficientemente e em tempo hábil na aprovação dos ditos planos.

Diante de tantos fatôres negativos conjugados, não era para se admirar do grau de congestionamento que de nôvo suportou o pôrto por quase 12 meses consecutivos. Se lembrarmos que àqueles fatôres negativos citados podemos juntar a entrada simultânea no pôrto de um grande número de navios não suficientemente adaptados ao transporte de cargas a granél, como o trigo (caso de grandes petroleiros trazendo êsse tipo de cereal e portanto dificultando o seu descarregamento por não serem as bôcas de seus tanques adaptadas às máquinas pneumáticas de sucção); bem como de outros produtos, agora na exportação, caso específico do milho, do açúcar, que além de não serem normais, conforme já vimos, na lista de mercadorias exportadas entravam ainda os trabalhos de carregamento para bordo; e o fator chuva, particularmente nos meses de verão, impossibilitando, às vêzes, por dias seguidos os trabalhos de movimentação de certos tipos de carga (o próprio açúcar e granéis sólidos como o sal, enxôfre, etc.); teremos um relato mais completo dos vários motivos que concorreram para esta última crise que vimos tratando.

Mais uma vez queremos chamar a atenção para o fato de que as providências tomadas por todos os setores responsáveis (oficiais e particulares) repetiam os mesmos processos propostos para a debelação das crises anteriores, isto é, paliativos que sòmente serviriam por um período curto de normalidade. Não houve sequer um movimento em prol do já aqui citado, tantas vêzes, entrosamento "navio-pôrto-circulação terrestre". E a melhor prova é que os petroleiros continuam trazendo trigo, além dos navios especializados para tanto, mas todos chegando às vêzes ao mesmo tempo, e conseqüentemente esperando dias seguidos para serem atendidos.

Sem aquêle entrosamento do trinômio citado e mais uma ampliação definitiva dos trabalhos de melhoramento do pôrto, nada se poderia fazer em prol duma melhoria dos serviços no mesmo.

O Pôrto Frente à Grande Evolução da Economia Planaltina

Pelos dados que possuimos do movimento geral do pôrto de Santos no ano de 1966, quando passaram pelos seus cais quase 14 milhões de toneladas de mercadorias (exatamente 13 972 127 toneladas) o que vale dizer 112 vêzes mais ao seu movimento de 1892, quando então se inauguravam os primeiros 260 metros de cais, poderemos ter uma idéia do extra-

FIG. 27 — *Vista geral duma porção do pôrto e do Grande Centro Comercial de Santos. No primeiro plano o cais de atracação, alguns dos armazéns internos, pátio de vagões e de carga geral e a avenida Xavier da Silveira, que funciona como pátio externo para manobras ferroviárias e estacionamento dos caminhões, ligando ainda o pôrto com a cidade. No segundo plano os grandes silos dos Moinhos Santistas e Paulista, rodeados por numerosos armazéns de café e o cemitério do Paquetá. Além do escritório de Tráfego das Docas, na curva do cais para sudeste, continua o pôrto, agora em direção ao Macuco. No último plano uma pequena parte do grande aglomerado de Vicente de Carvalho, na ilha de Santo Amaro, administrativamente pertencente ao município de Guarujá, mas constituindo o maior dos muitos estravasamentos da "Grande Santos".*

ordinário crescimento da sua movimentação, retrato fiel do desenvolvimento sócio-econômico de vastas áreas da sua hinterlândia específica.

Mas não sòmente os números em si que retratam aquêle desenvolvimento, e sim a especificação qualitativa das mercadorias movimentadas no grande pôrto. Se, na corrente de exportação, conforme, aliás, já tivemos ocasião de dizer, as modificações não foram um reflexo da evolução econômica planaltina, dado que mais de 80% da tonelagem de seu movimento ainda continuam retratando a mesma economia primária de princípios do século, com o café ainda à frente, no que diz respeito à corrente importadora, a situação foi radicalmente diferente. Não vamos repetir aqui a lista de razões e de exemplos que provam essa nossa afirmação, já que o fizemos neste mesmo capítulo, anteriormente.

Apenas queremos ressaltar o grande aumento sofrido pela importação dos granéis sólidos e particularmente líquidos, que tão bem retratam não só o aumento populacional da ampla área servida pelo pôrto como, especialmente, o aumento do seu nível de vida, e, mais particularmente, o desenvolvimento sofrido pelo fenômeno "Grande São Paulo" principal consumidor das mercadorias importadas.

A tendência, pelo que tudo indica, é para que êsse extraordinário desenvolvimento do planalto paulista e suas adjacências, prossiga pelos anos a fora, de maneira a sobrecarregar cada vez mais o seu principal pôrto de escoamento trazendo-lhe assim uma responsabilidade que deverá crescer dia a dia.

Num pequeno esbôço da evolução recente da economia na hinterlândia específica do pôrto santista pode-se perfeitamente perceber aquelas afirmativas ditas acima.

No último quarto de século, houve como que o coroamento final da ocupação completa de todo o planalto interior de São Paulo, a custa não só da derradeira expansão da lavoura cafeeira, em nosso Estado, como também do desenvolvimento de uma indiscutível policultura e de um pastoreiro evoluído (Monbeig, 1952; França, 1956; Araújo Filho, 1956). Concomitantemente, esta expansão paulista, como já vinha acontecendo antes, se fêz refletir particularmente no Norte do Paraná, onde, também, além do café, que lá constituiria a sua maior região produtora, da última década, uma policultura variada se faria presente, num como que extravasamento das paisagens agrícolas paulistas para o Sudoeste. Se quizermos sair dessa área específica de influência do pôrto de Santos, veremos que a expansão agropastoril também se apresenta em evolução no centro-sul de Goiás, no Triângulo Mineiro e no Sul de Mato Grosso, trechos todos sob a influ-

ência do binômio São Paulo-Santos. Isto tudo poderá ser melhor compreendido através das tabelas que se seguem, onde se percebem desde o aumento populacional até o desenvolvimento agropastoril da grande área.

CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO
(N.º de habitantes)

ESTADOS	*1940*	*1950*	*1960*	*1966 (Estimativa)*
São Paulo	7 180 316	9 134 423	12 974 699	15 845 000
Paraná	1 236 276	2 115 547	4 277 763	6 450 000

ASPECTOS DA EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA
(Em toneladas)

Estados	*1940*	*1950*	*1960*	*1964*
São Paulo	3 907 404	7 787 380	21 695 559	25 304 184
— algodão em caroço ..	717 212	404 627	641 123	575 942
— café em côco	614 058	469 229	1 157 989	1 136 689
— cana-de-açúcar	2 576 134	6 913 524	19 896 447	23 591 553
Paraná	139 703	665 070	3 559 928	3 275 775
— algodão em caroço ..	12 600	25 382	154 912	313 489
— café em côco	57 069	202 452	1 948 637	877 611
— cana-de-açúcar	70 034	437 236	1 456 379	2 084 675
	4 047 107	8 452 450	25 255 487	28 579 959

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil — IBGE.

REBANHO BOVINO
(Em cabeças)

Estados	*1940*	*1950*	*1960*	*1964*
São Paulo	3 174 453	6 908 010	10 394 000	11 066 000
Paraná	469 053	919 060	1 955 000	2 869 000
	3 643 506	7 827 970	12 349 000	13 935 000

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil — IBGE.

Resultante imediata desta evolução agropastoril, onde a euforia econômica deu margem a períodos de lucros compensadores, pode-se perceber uma evolução qualitativa em certos setores agropastoris de maneira não só a elevar o nível de vida das populações rurais respectivas, como particularmente

FIG. 28 — *A foto focaliza a bacia de movimentação do pôrto, defronte à entrada do canal da Bertioga e da foz do rio Diana. Aparecem ainda uma parte do velho centro comercial e do antigo bairro do Paquetá. Foto Tomotoshi.*

provocar um natural recrudescimento migratório para as áreas urbanas. Dados recentes, colhidos pela Divisão de Economia Rural da Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo, mostram-nos perfeitamente êste fenômeno, natural em áreas em franco desenvolvimento, e onde, apesar da diminuição, percentual e absoluta, da população rural, a produção continua a mesma, quando não em ascensão ("Agricultura em São Paulo", 1963). Inúmeras são as áreas paulistas onde se podem notar exemplos de uma verdadeira agricultura técnico-científica colaborando na intensificação da produção agropastoril: casos específicos das regiões de Campinas, Piracicaba, Ribeirão Prêto, Araraquara, Marília, com as suas lavouras de cana-de-açúcar, café, cereais, frutas cítricas, ou suas granjas avícolas e de gado estabulado voltado para a produção de leite. Tudo isto concorre para a criação de uma organização agrária em moldes cada vez mais produtivos, em função de uma população também cada vez maior e mais exigente.

Até 1940, a população rural do Estado de São Paulo, ainda somava mais da metade do total desta unidade federativa (55,9%); a partir de 1950, porém, inverte-se a posição (população rural igual a 45,8%) e 10 anos depois, apenas 1/3

do total da população paulista, vivia na zona rural (33,1%). Segundo os cálculos dos especialistas no assunto ("Agricultura em São Paulo" 1963), no momento, aquela proporção deve andar por volta dos 25% apenas para a população rural. Foi um verdadeiro êxodo da população rural paulista, sem que entretanto houvesse crise na produção agropastoril.

Preferencialmente, foram os núcleos urbanos paulistas, os mais procurados por aquela população, além de outras advindas de estados vizinhos ou regiões remotas do país. Percebe-se, então, que um nôvo estágio na estrutura populacional de São Paulo se firma cada vez mais com o predomínio da população urbana sôbre a rural, conforme é do conhecimento dos estudiosos do assunto, embora uma parcela dessa população urbana continue a desenvolver suas atividades no meio rural, isto não invalida as nossas afirmações de há pouco no que se refere à superioridade populacional urbana que ainda tende a se ampliar, segundo tudo leva a crer. Daí o número cada vez maior dos centros urbanos, não apenas pela sua população mas pelas suas funções, particularmente a comercial.

Uma verdadeira rêde de cidades pode-se hoje perceber em qualquer área da hinterlândia paulista que se extravasa para além do Rio Paranapanema por todo o Norte paranaense, pelo Sul de Minas e pelo Triângulo Mineiro, sem falarmos nas ainda modestas rêdes goiano-sul matogrossenses. É contudo em São Paulo que o fenômeno urbano mais se faz sentir com evidência e onde se encontram não só as maiores cidades como as de maior número de funções desempenhadas. Embora não pretendamos tratar aqui do fenômeno urbano paulista, em função da natureza do nosso trabalho, contudo não nos furtaremos a dar alguns exemplos para concretizar o que acima expusemos. Pondo de lado o "fenômeno paulistano"; caso particular em relação ao pôrto santista, diremos que um número respeitável de verdadeiras capitais regionais: Campinas, Sorocaba, Ribeirão Prêto, São José do Rio Prêto, Bauru, Presidente Prudente, Londrina, Maringá, Uberaba, Uberlândia, Pouso Alegre, se impõem como centros motores das áreas por êles servidas. Tôdas estas capitais regionais e os seus respectivos centros subordinados, se encontram diretamente sob o contrôle do binômio São Paulo Santos. (Geiger, 1963).

A tabela anexa a seguir dá-nos uma mostra não só do desenvolvimento urbano paulista como também do crescimento populacional específico das capitais regionais acima citadas.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO DAS CIDADES NA HINTERLÂNDIA DO PÔRTO DE SANTOS (ESTADO DE SÃO PAULO, NORTE DO PARANÁ E TRIÂNGULO MINEIRO)

Número de habitantes	*1940*	*1950*	*1960*
mais de 100 000	2	2	5
entre 50 000 e 1.000 000	2	4	16
entre 20 000 e 50 000	13	24	34
mais de 20 000	17	30	55

Observações — A grande São Paulo foi considerada uma só cidade.

Fontes — População do Brasil — 1962 — IBGE. — Contribuição para o estudo da demografia do Brasil — 1961 — IBGE.

CRECIMENTO POPULACIONAL DAS ATUAIS CAPITAIS REGIONAIS

Cidades	*1940*	*1950*	*1960*
Campinas	78 914	99 156	184 529
Sorocaba	48 594	68 811	119 477
Ribeirão Prêto	47 891	63 312	119 429
São José do Rio Prêto	24 335	36 942	67 921
Bauru	33 418	51 734	85 881
Presidente Prudente	12 764	26 790	54 980
Londrina	10 719	33 095	77 382
Maringá	—	—	47 592
Uberaba	33 786	42 481	72 053
Uberlândia	21 862	34 866	71 717
Pouso Alegre	11 492	12 509	18 852

Fonte — Anuário Estatístico do Brasil — IBGE.

Estas capitais regionais, como dissemos, estão tôdas diretamente subordinadas à metrópole paulistana, no momento a maior e mais importante cidade brasileira. A sua posição geográfica especial no planalto do mesmo nome, aliada a fenômenos históricos e econômicos que se vêm sucedendo há mais de século, colocaram-na como o verdadeiro centro receptor e distribuidor da maior parte das riquezas que circulam pelo vasto território que lhe está afeto. Daí o fenomenal crescimento que êste centro urbano apresentou no século atual, em todos os setôres que uma cidade pode auferir, transformando-se nos últimos 20 anos na mais importante metrópole do país (Prado Junior, 1935; Azevedo, Petrone, Araujo Filho, 1958; Geiger, 1963; e Wilheim, 1965).

De grande centro comercial distribuidor de mercadorias, para fora e para dentro de sua vasta área de influência, tudo intimamente relacionado com o pôrto santista, São Paulo, a

Fig. 29 — *Aspecto do pôrto, vendo-se a ilha Barnabé com o cais e os depósitos especializados para o desembarque do petróleo. Foto Antônio Lopes.*

partir dos princípios do atual século, inicia uma nova função que lhe iria dar esta posição de primazia no país e no próprio continente, a de maior centro industrial sul-americano. Êste fenômeno industrial que se produziu na cidade de São Paulo extravasou os limites de seu município, indo hoje, além de 50 quilômetros para o leste, em direção a Mogi das Cruzes, de uns 30 para Sudeste em direção a Santo André, São Bernardo e Mauá, de uns 15 a 20 para oeste, em direção a Osasco e Itapevi, abrangendo assim quase tôda a porção do chamado planalto paulistano. E, nos últimos 15 anos, como que numa tentativa de um maior fortalecimento dos laços econômicos que os unem, acabou interessando à própria Baixada Santista, onde se instalaram e estão se instalando usinas das mais importantes do país, lançando as bases de um importante complexo industrial: refinaria de petróleo e indústrias petroquímicas, usina siderúrgica, além da já existente fábrica de papel. (Goldenstein, 1965; Seabra, idem.)

Isto tudo teve início e desenvolvimento quando, num verdadeiro paradoxo, o paredão abrupto da Serra do Mar, que até hoje dificulta o intercâmbio do binômio São Paulo-Santos, passou a ser aproveitado como uma queda natural para a produção de energia hidrelétrica (Usina Henry Borden, em Cubatão). (Radasca, 1965).

As tabelas abaixo sintetizam, para os estados de São Paulo e Paraná, dois pontos de apoio para o esclarecimento da evolução industrial e comercial da hinterlândia servida pelo pôrto de Santos.

ESTADOS	*1939*		*1949*		*1959*	
	N.º de estabelecimentos	N.º de operários	N.º de estabelecimentos	N.º de operários	N.º de estabelecimentos	N.º de operários
São Paulo .	14 225	272 865	25 016	488 633	36 129	687 982
Paraná ...	2 264	20 451	4 038	40 086	6 403	58 017
	16 489	293 316	29 054	528 719	42 532	745 999

Fonte — Anuário Estatístico do Brasil — 1957 — IBGE. — Censo Industrial — Aspectos Gerais — 1963 — IBGE.

ASPECTOS DA EVOLUÇÃO COMERCIAL

ESTADOS	*1949*		*1959*	
	N.º de estabelecimentos	Total de pessoal ocupado	N.º de estabelecimentos	Total de pessoal ocupado
São Paulo	57 178	175 008	79 243	268 374
Paraná	9 669	23 173	17 377	48 263
	66 847	198 181	96 620	316 637

Observações — As cifras incluem o comércio atacadista, varejista e misto.

Fonte — Anuário Estatístico do Brasil — 1965 — IBGE

Após êste pequeno esbôço, poderemos ter uma idéia melhor do porque do crescimento das instalações portuárias de Santos, no após segunda guerra mundial, e sôbre o qual já tivemos ocasião de nos referir no presente capítulo.

As Possibilidades e Perspectivas do Pôrto

Diante do quadro há pouco descrito, onde se percebeu o grau de crescimento em importância das áreas planaltinas dependentes do pôrto santista, crescimento êste ainda em plena fase de expansão, poderemos fazer idéia do que se deve projetar para a ampliação do conjunto das condições portuárias dessa ainda única janela aberta para o mundo exterior, que é a velha cidade de Santos.

Projetos existem, desde há muito, a respeito da melhoria das condições do pôrto de Santos, para que de fato êle possa servir normalmente as suas, cada vez mais importantes áreas de influência. A própria Companhia concessionária da administração do pôrto, após os últimos períodos de crise por que êle passou, organizou um plano de ampliação progressiva

do cais e suas instalações, plano que abrangeria desde a Barra Grande até o Largo do Cubatão, incluindo a retificação do canal da Bertioga. Êste plano, em boa parte coincide com um outro projetado pelo Engenheiro Francisco Prestes Maia, no ano de 1950, quando o mesmo foi convidado a traçar o plano regional de Santos (Prestes Maia, 1950; Companhia Docas de Santos, 1966). Sem falarmos no problema da Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), sediada no sopé da Serra, junto à estação de Piaçaguera da Estrada de Ferro Santos — Jundiaí e que exigiu a inclusão, no projeto da Companhia Docas de Santos de um pôrto próprio e especializado.

O plano da Companhia Docas de Santos, em parte já posto em prática, desde 1958, não pôde infelizmente ir para frente, em função de problemas burocráticos com o Govêrno Federal e de impasse criado com a Petrobrás, que resolvera construir o seu terminal de petróleo em São Sebastião. A citada companhia Docas chegou a construir o chamado cais da Conceiçãozinha, na ilha de Santo Amaro, de pouco mais de 500 metros de comprimento, e com 13,5 metros de profundidade, exclusivamente para o recebimento de petroleiros de grande calado; mas, até agora, a construção não foi utilizada, em virtude do local não ter sido ligado por oleoduto aos tanques do Sabóo ou da Refinaria do Cubatão. Por outro lado, de acôrdo ainda com o projeto da Companhia Docas de Santos, o Govêrno Federal, através do Departamento de Portos e Vias Navegáveis, se obrigara, nos últimos 4 anos, a dragar tôda a entrada da barra do estuário, de maneira a deixá-la livre até a profundidade de 15 a 16 metros (Revista das Docas de Santos, 1964).

Além do problema da dragagem do estuário e da própria barra de entrada do mesmo, a Companhia Docas de Santos projetou a construção de uma série de cais, não só na Ilha de São Vicente, como na de Santo Amaro e no próprio continente, o que vale dizer, por quase a maior parte das margens do estuário santista. Assim, de acôrdo com o citado projeto, teríamos:

COMPRIMENTO TOTAL DE CAIS PREVISTO NO PROJETO

Com 13,50 m. de profundidade	567,00 m.
Com 11 00 m. de profundidade	24 575,00 m.
Com 10,00 m. de profundidade	8 534,00 m.
Com 8,00 m. de profundidade	812,00 m.
Com 5,00 m. de profundidade	1 830,00 m.
	36 318,00 m.
De Saneamento	3 230,00 m.
	39 548,00 m.

Sendo que desta metragem total teríamos:

Construídos	7 100,03 m.
A abandonar	3 163,94 m.
Diferença	3 936,09 m.
A construir	32 381,91 m.
Subtotal	36 318,00 m.
De saneamento	3 230,00 m.
TOTAL	39 548,00 m.

Como é óbvio, além dêsse extraordinário aumento de cais projetado, que chega a ser mais de 4 vêzes maior do que os atuais cais construídos, outros melhoramentos deverão acompanhar esta ampliação, tais como, armazéns, pátios de manobras e de depósitos de carnes e todo a maquinaria moderna responsável pela movimentação mecânica das mercadorias.

Se porventura tais melhoramentos principiarem a ser feitos, é claro que, o mais premente dos problemas do pôrto e por diversas vêzes aqui repetidos — o das comunicações terrestres com o planalto — deverá concomitantemente ser apressado. Pois, dentro do nosso já tantas vêzes citado trinômio "navio-pôrto-circulação terrestre", êste último setor é o que tem falhado mais no que diz respeito aos problemas do pôrto de Santos. E, a sua premência no momento é tanto maior se lembrarmos da situação da Companhia Siderúrgica Paulista em relação ao seu abastecimento de minérios oriundos dos planaltos de Minas Gerais, transportados pela Estrada de Ferro Central do Brasil até a Santos a Jundiaí.

. Após a grave crise de 1924-1925, surgiram várias idéias e mesmo projetos a respeito não só da melhoria dos transportes na antiga São Paulo Railway, particularmente na Serra, como também da multiplicação de outros meios de circulação entre a Baixada Santista e o planalto. Já tivemos ocasião de falar a respeito de estrada de ferro partindo de São Sebastião, tomado como pôrto auxiliar de Santos, e se dirigindo ao mesmo tempo ao planalto e à Baixada Santista, isto ainda quando no auge da crise acima citada, embora já em fins do século passado, tanto a Estrada de Ferro Sorocabana como a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, tivessem pretendido levar as suas linhas até o pôrto. Dos vários projetos então surgidos, o da Estrada de Ferro Sorocabana permaneceu de pé, e logo após o debelar da crise, o Govêrno do Estado de São Paulo, encampou a chamada estrada de Ferro de Juquiá (Southern São Paulo Railway),

pequena ferrovia que partindo de Santos atingia um dos pontos navegáveis do rio Juquiá, afluente do Ribeira de Iguape, e servia assim a uma das áreas mais despidas de meio de comunicação do Estado de São Paulo, como aconteceu até quase os nossos dias: o Vale da Ribeira de Iguape (Papy, 1950; Araujo Filho, 1950; Silveira, 1951; Petrone, 1960). E, em 1928, dava início à construção do hoje chamado ramal de Mairinque a Santos, que só se inauguraria em 1937. Se foi êste o primeiro passo concreto dado para suavizar os encargos até então sòmente sob responsabilidade da São Paulo Railway, contudo, as suas vantagens foram muito relativas, pois que, conforme já tivemos oportunidade de dizer, até hoje, o citado ramal em quase nada ajudou a resolver o problema.

E, muito menos adiantou os pequenos melhoramentos que se fizeram no Velho Caminho do Mar (chamado hoje Estrada Velha de Santos), onde poucos caminhões conseguiam vencer com pouca carga as suas curvas muito fechadas e em fortes aclives.

Assim, ainda que concretizados dois novos meios de circulação entre Baixada e Planalto, nenhum dêles produziu os efeitos esperados. E os projetos continuaram a aparecer para a resolução de cada vez mais premente problema. Entre êles, é digno de nota, pela sua originalidade e ao mesmo tempo pela sua capacidade de previsão, o projeto de Zenon Fleury Monteiro, sob o título de "A Solução do Magno Problema", ("São Paulo", 1926), onde o autor discutira a incapacidade da São Paulo Railway no desempenhar o seu papel de única ligação Baixada-Planalto, e optar pela encampação da Companhia inglêsa pelo Govêrno brasileiro, discute e propõe ou a construção de uma nova linha férrea, por aderência, na Serra, ligando o Cubatão ao bairro da Lapa, na cidade de São Paulo, ou então o original processo de um túnel, também no mesmo traçado acima citado.

Após a segunda guerra mundial e com os sucessivos engorgitamentos do pôrto, conforme já falamos, outros projetos e idéias apareceram, além de um que foi concretizado e que muito tem contribuído para amenizar os transportes na Serra, o oleoduto, sem esquecermos a inauguração da Via Anchieta, que a partir dos fins da década de 1940, tem contribuído muito mais do que a Estrada de Ferro Sorocabana para o transporte de cargas e particularmente de passageiros, como prova a sua contribuição de 15% na importação no ano de 1957.

A década de 1950 que já conhecera a inauguração do oleoduto e pouco depois o início dos trabalhos da Refinaria Artur Bernardes, em Cubatão, primeira ampliação do parque

Fig. 30 e 31 — *Vêem-se os cais de atracação dos petroleiros no Saboó e na ilha Barnabé, com seus depósitos para inflamáveis e os grandes depósitos para petróleo e gás situados na Alamoa. Em ambas as fotos percebem-se as grandes áreas de mangues ainda existentes. É do programa de ampliação do pôrto santista, traçado pela Cia. Docas, levar o cais do Saboó até a Alamoa e daí até o canal do Casqueiro. Fotos Antônio Lopes.*

industrial do sopé da escarpa, iria no seu final, 1958, ver iniciado o trabalho de construção da COSIPA (Companhia Siderúrgica Paulista), cujo funcionamento, ao contrário do que acontecera com a refinaria, traria a preocupação de um mais forte engorgitamento no já chamado funil de circulação da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí na Serra do Mar. Tanto os seus idealizadores quanto os seus atuais administradores, e a própria Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, vêm na década atual pensando vivamente no assunto, de maneira que se possa resolvê-lo antes que os problemas se criem. Em face disso, uma série de projetos reformando ou melhorando os transportes ferroviários na Serra, passaram a ser elaborados, ainda que, até o momento, nada de concreto se possa afirmar. Entretanto, não nos podemos furtar à obrigação de citar pelo menos alguns dos que entre êles têm maior viabilidade de execução, já que a realização de qualquer um dêles deverá ter repercussões mais ou menos diretas sôbre o funcionamento do pôrto de Santos.

FIG. 32 — *Numerosas empilhadeiras mecânicas num dos pátios do cais do pôrto Foto Araújo Filho.*

No volume 4 do trabalho A Baixada Santista, capítulo 19.º, Cia. Siderúrgica Paulista (Seabra, 1965), estão condensados, alguns dêsses projetos que têm tanto interêsse para a COSIPA como para o escoamento do pôrto de Santos e afetando ambas as ferrovias que até o momento chegam ao lito-

ral paulista. Devido ao próprio estilo de construção da usina siderúrgica, os seus técnicos têm pensado na possibilidade de 2 tipos de soluções no que diz respeito às adaptações da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí para a chegada de minério de ferro a Piaçaguera: uma solução a curto prazo, que não implicaria pràticamente em alterações no sistema usado pela estrada na Serra, havendo transbôrdo do minério dos vagões da Estrada de Ferro Central do Brasil para os da Santos a Jundiaí; e uma solução a longo prazo, aproveitando projeto elaborado por técnicos da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí e da "General Eletric", que implicaria na adaptação da "Serra Velha" com o emprêgo de locomotivas elétricas providas de pneumáticos e, quando a usina estivesse funcionando a plena capacidade, haveria a adaptação da "Serra Nova" a êste sistema. Um outro projeto interessaria não à Santos a Jundiaí mas à Estrada de Ferro Sorocabana, cuja bitola sofreria um alargamento para 1,60 m, de Presidente Altino a Paratinga, na Baixada e, assim, com a construção de um ramal até Cubatão seguiria para Piaçaguera, possibilitando a utilização de vagões de 70 toneladas de lotação desde as minas até a usina, sem transbôrdo.

Pelo que vimos, até aqui, desde os primórdios, das relações entre o pôrto e o planalto paulistano, que a serra do Mar funciona como um empecilho nos meios de ligações entre ambos. Embora através dos anos tenha havido sempre uma melhoria nesses meios de ligações, contudo, à medida que as relações planalto-pôrto se vão fazendo sentir mais vivamente, os obstáculos oferecidos pelo trecho da Serra se fazem sempre presentes. E, por maiores que tenham sido os esforços dos homens para resolvê-los, até o momento, o problema se apresenta particularmente tanto em períodos de crises naturais (períodos de chuva muito prolongados) como de crises econômicas geradas pelos próprios meios de transporte.

Quando se faz um esfôrço para caracterizar o pôrto de Santos em relação à sua hinterlândia, atingem-se plenamente dois grupos de fatos conjungados e dinâmicos: 1.º — a questão da área "influência imediata e remota" do pôrto; 2.º — uma questão geoeconômica regional, relativa às áreas produtoras essenciais de interêsse específico para as atividades portuárias (no caso de Santos, o domínio do café). Paulo Peltier (1966), ao procurar redefinir o conceito técnico de hinterlândia de um pôrto, diz: "O que define, portanto, com precisão, o *hinterland* de um pôrto, é a sua região tributária, sob o ponto de vista econômico, região essa que pode aumentar ou diminuir geogràficamente de grandeza em face dos fatôres

econômicos que vierem a concorrer, nas diversas fases do desenvolvimento regional, para o escoamento da produção de uma ou mais zonas, por um determinado pôrto".

FIG. 33 — *Aspectos de um pátio interno do cais, onde se destacam guindastes elétricos para carga geral, um sugador de trigo descarregando um "graneleiro" para o Moinho Santista, vagões da Santos-Jundiaí e da Sorocabana e à direita, acima dos vagões, uma esteira rolante que se estende por algumas centenas de metros. Foto Tomotoshi.*

Utilizando-nos desta definição podemos dizer que a hinterlândia nuclear do pôrto de Santos coincide em grande parte com as áreas mais afetadas pela passagem do café no Estado de São Paulo, Sul de Minas e Norte do Paraná. Tal área de tributação do pôrto de Santos, obedecendo ao próprio caráter dinâmico do conceito de "hinterlândia" ampliou-se progressivamente desde meados do século XIX, ganhando sua máxima expressão em área após a ocupação cafeeira das terras do Norte do Paraná, nos últimos vinte anos. Tendemos chamar tal hinterlândia, baseada dominantemente na área de produção do café, de "hinterlândia específica" do pôrto de Santos, e que será nossa preocupação no próximo capítulo do presente trabalho.

Se considerarmos que a industrialização paulista se fêz à sombra do ciclo do café, nada há para rever na delimitação da hinterlândia complexa do grande pôrto, já que as áreas cafeeiras atuais ultrapassam em muito as principais áreas industrializadas situadas à retaguarda das atuais zonas produtoras de café.

TABELA 1

O PÔRTO DE SANTOS ENTRE OS PRINCIPAIS PORTOS MUNDIAIS

Número de classificação	PORTOS	1959		1960	
		Número de navios	Tonelagem de arqueação líquida	Número de navios	Tonelagem de arqueação líquida
1	Nova York (a)	12 936	77 399 000	-.-.-.-	-.-.-.-
2	Roterdam	26 499	53 948 579	27 705	61 579 905
3	Londres	27 274	43 424 411	27 563	44 187 470
4	Antuérpia	16 022	34 340 696	16 570	35 779 697
5	Singapura	10 724	32 972 179	10 824	34 457 747
6	Kobe	30 688	28 600 000 (b)	38 203	34 300 000 (c
7	Yokobama	15 425	28 000 000 (d)	17 491	32 700 000 (e)
8	Hamburgo	20 162	29 785 240	20 702	32 176 710
9	Boston (f)	9 775	27 212 999	-.-.-.-	-.-.-.-
10	Curaçao	7 807	30 446 959	-.-.-.-	-.-.-.-
11	Los Angeles	5 521	27 104 180	5 947	29 178 542
12	Adem	5 559	25 884 315	5 665	26 644 344
13	São Francisco	4 897	24 654 806	5 094	26 283 763
14	Southampton	15 816	25 161 551	16 364	25 920 889
15	Marselha	10 141	23 755 495	10 586	25 294 402
16	Bremen	12 585	23 063 215	12 769	23 762 270
17	Gênova	8 150	20 132 156	8 655	23 672 545
18	Havre	4 901	21 170 994	4 929	21 773 599
19	Liverpool	11 790	19 617 336	12 206	20 978 502
20	Houston	4 621	22 187 149	4 503	20 850 000
21	Vancouver	30 268	18 682 372	29 929	19 525 876
22	Nagoia	10 910	15 300 000 (g)	13 720	19 400 000 (h
23	Aruba	3 557	19 368 308	-.-.-.-	-.-.-.-
24	New Orleans	4 744	18 100 000 (i)	4 844	19 100 000 (j)
25	Nápoles	9 869	15 862 416	11 387	17 580 282
26	Copenhague	32 723	15 888 863	35 542	17 565 512
27	Montreal	6 406	15 544 857	6 113	16 770 924
28	Santos	4 325	15 785 000	4 086	15 715 224
29	Barcelona	4 869	14 064 350	5 159	15 588 654
30	Buenos Aires	13 092	15 379 204	11 722	15 311 219
31	Baltimore (l)	3 573	13 997 670	-.-.-.-	-.-.-.-
32	Rio de Janeiro	4 208	13 152 000	4 173	13 681 000
33	Osaka	17 010	13 500 000 (m)	-.-.-.-	-.-.-.-

FONTES: Revista das Docas de Santos — Ano III, julho-agôsto-setembro de 1962.

OBSERVAÇÕES: a) Números referentes a 1957; b) equivalência aproximada de 32 466 618 t. de arqueação bruta; c) equivalência aproximada de 57 189 875 t. de arqueação bruta; d) equivalência aproximada de 47 767 623 t. de arqueação bruta; e) equivalência aproximada de 54 558 297 t. de arqueação bruta; f) números referentes a 1958; g) equivalência aproximada de 25 627 066 t. de arqueação bruta; h) equivalência aproximada de 32 466 618 t. de arqueação bruta; i) equivalência aproximada de 30 165 344 t. de arqueação bruta; j) equivalência aproximada de 31 963 691 t. de arqueação bruta; l) números referentes a 1951; m) equivalência aproximada de 22 526 068 t. de arqueação bruta e números referentes a 1958.

TABELA 2

Ressalto logo o crescimento contínuo da movimentação de mercadorias no Pôrto de Santos que, de pouco mais de 100 000 ton. no ano da sua inauguração (1892), atinge quase 14 milhões em 1966.

A princípio a exportação sobrepujava a importação mas, a partir da segunda década dêste século o tráfego de importação foi tomando dianteira de maneira a suplantar hoje de quase 4 vêzes e meia o de exportação.

Por outro lado, percebe-se que, dos 260 m de cais inaugurados em 1892, passou para mais de 7 000 no ano findo, com uma utilização de quase 2 000 ton/metro/ano.

ANOS	MOVIMENTO DO CAIS				CAIS UTILIZADO	
	Importação (t)	Exportação (t)	Total (t)	Relação entre importação e exportação	Extensão (m)	Coeficien da utilização
1892	—	—	124 739	—	260	479
1893	—	—	125 362	—	660	189
1894	—	—	272 813	—	660	413
1895	—	—	471 420	—	988	477
1896	—	—	604 580	—	1 185	510
1897	511 845	285 663	747 508	2,17	1 546	483
1898	572 978	317 273	890 251	1,80	1 849	481
1899	505 775	389 702	895 477	1,29	2 125	421
1900	411 144	355 768	766 912	1,15	2 200	348
1901	532 942	584 915	1 117 857	0,91	2 200	508
1902	580 631	535 836	1 116 467	1,08	2 240	498
1903	511 600	494 333	1 005 933	1,03	2 282	440
1904	567 175	416 602	983 777	1,36	2 454	400
1905	553 035	467 620	1 020 755	1,18	2 454	415
1906	676 324	631 158	1 307 482	1,07	2 676	488
1907	760 556	726 819	1 487 375	1,04	3 346	444
1908	685 324	547 306	1 232 630	1,25	3 530	349
1909	714 989	822 237	1 537 226	0,86	4 720	325
1910	867 236	477 381	1 344 617	1,81	4 720	284
1911	978 872	554 548	1 553 420	1,76	4 720	324
1912	1 301 324	601 115	1 902 439	2,16	4 720	403
1913	1 533 655	656 672	2 190 327	2,33	4 720	464
1914	997 850	570 007	1 567 857	1,75	4 720	332
1915	750 033	817 451	1 567 484	0,91	4 720	332
1916	750 418	753 413	1 503 831	0,99	4 720	318
1917	583 549	672 756	1 256 305	0,86	4 720	266
1918	619 141	543 964	1 163 105	1,13	4 720	246
1919	806 573	834 950	1 641 523	0,96	4 720	347
1920	822 420	812 909	1 635 329	1,01	4 720	346
1921	865 772	729 526	1 595 298	1,18	4 720	337
1922	952 953	669 053	1 622 006	1,42	4 720	343
1923	1 234 155	802 390	2 036 535	1,53	4 720	431
1924	1 459 829	767 872	2 227 701	1,90	4 720	471
1925	2 084 447	775 202	2 859 649	2,68	4 720	605
1926	1 822 887	737 636	2 560 523	2,47	4 720	542
1927	2 042 968	835 736	2 878 704	2,44	4 720	609
1928	2 366 287	817 522	3 183 809	2,89	4 720	674
1929	2 418 163	856 634	3 274 797	2,82	4 900	668
1930	1 764 494	920 763	2 685 257	1,91	5 021	534
1931	1 436 282	1 033 361	2 469 643	1,38	5 021	491
1932	1 111 028	692 827	1 803 855	1,60	5 021	359
1933	1 611 947	1 009 438	2 621 385	1,59	5 021	522
1934	1 640 107	1 148 885	2 788 992	1,42	5 021	555
1935	1 904 852	1 244 361	3 149 213	1,53	5 021	627
1936	2 035 527	1 451 645	3 487 162	1,40	5 021	694
1937	2 244 010	1 492 957	3 736 967	1,50	5 021	744
1938	2 220 396	1 864 545	4 084 941	1,19	5 021	813
1939	2 325 918	1 970 117	4 296 035	1,18	5 021	855
1940	2 239 625	1 566 746	3 806 371	1,42	5 021	758

ANOS	MOVIMENTO DO CAIS				CAIS UTILIZADO	
	Importação (t)	Exportação (t)	Total (t)	Relação entre importação e exportação	Extensão (m)	Coeficiente da utilização
1941	2 241 282	1 518 019	3 759 301	1,47	5 021	748
1942	1 661 364	1 146 722	2 808 086	1,44	5 021	559
1943	1 649 846	1 206 701	2 856 547	1,36	5 021	568
1944	2 565 232	1 536 341	4 101 573	1,66	5 021	816
1945	2 516 522	1 536 472	4 052 994	1,63	5 171	783
1946	2 896 367	1 907 009	4 803 376	1,51	5 174	932
1947	3 531 522	1 594 581	5 126 103	2,21	5 224	981
1948	3 332 037	1 642 332	4 974 369	2,02	5 364	927
1949	3 693 615	1 505 153	5 198 768	2,45	6 046	859
1950	4 352 512	1 356 302	5 708 814	3,20	6 388	893
1951	5 509 265	1 633 333	7 142 598	3,37	6 388	1 118
1952	5 804 796	1 181 290	6 986 086	4,91	6 388	1 093
1953	6 063 587	1 224 350	7 287 937	4,95	6 388	1 140
1954	7 054 821	1 312 441	8 367 262	5,37	6 388	1 309
1955	7 675 407	1 722 450	9 397 857	4,43	6 388	1 471
1956	8 689 799	2 099 564	10 789 363	4,13	6 388	1 689
1957	8 398 623	2 337 926	10 736 549	3,59	6 388	1 680
1958	8 927 375	2 237 189	11 164 564	3,99	6 388	1 747
1959	9 669 080	2 602 363	12 271 443	3,71	6 419	1 911
1960	10 060 296	2 305 454	12 365 750	4,36	6 590	1 877
1961	10 477 294	2 448 528	12 925 822	4,27	6 510	1 986
1962	10 638 661	2 136 027	12 774 688	4,98	6 510	1 962
1963	10 851 238	2 412 620	13 263 858	4,50	6 465	2 052
1964	10 726 613	1 538 114	12 264 727	7,00	6 465	1 897
1965	10 259 446	2 698 645	12 958 091	3,80	6 465	2 004
1966	11 457 181	2 514 946	13 972 127	4,46	7 265	1 923

NOTA: O tráfego foi inaugurado em 2-2-1892.

ANOS	MOVIMENTO MARÍTIMO EMBARCAÇÕES				MOVIMENTO DE PASSAGEIROS			
	Entradas		Saídas					
	Quantidade	Tonelagem de Registro	Quantidade	Tonelagem de Registro	Entrados	Saídos	Em trânsito	Total
1892	—	—	—	—	—	—	—	—
1893	—	—	—	—	—	—	—	—
1894	—	—	—	—	—	—	—	—
1895	1 180	1 308 477	1 179	1 077 293	—	—	—	—
1896	1 251	—	1 236	—	—	—	—	—
1897	1 149	1 248 408	1 123	1 223 285	35 034	37 594	32 932	105 560
1898	1 093	—	1 066	—	—	—	—	—
1899	872	—	854	—	—	—	—	—
1900	702	—	680	—	—	—	—	—
1901	916	1 242 472	—	—	—	—	—	—
1902	1 003	1 321 900	—	—	44 190	26 651	29 420	100 261
1903	934	1 357 907	931	1 354 537	26 375	41 129	—	67 504
1904	984	—	983	—	29 784	37 304	48 957	116 045
1905	1 084	—	1 082	—	51 357	40 132	64 188	155 677
1906	1 210	2 021 336	1 214	2 020 759	—	—	—	194 637
1907	1 363	2 597 225	1 360	2 584 733	—	—	—	159 511
1908	1 452	2 989 039	1 454	3 003 391	41 174	39 645	190 413	271 232
1909	1 501	3 251 565	1 501	3 251 299	47 416	43 314	188 145	278 875
1910	1 573	3 470 512	1 552	3 445 897	47 831	40 676	219 578	308 085
1911	1 629	3 662 093	1 608	3 614 521	65 072	39 157	231 313	335 542

ANOS	MOVIMENTO MARÍTIMO EMBARCAÇÕES				MOVIMENTO DE PASSAGEIROS			
	Entradas		Saídas					
	Quantidade	Tonelagem de Registro	Quantidade	Tonelagem de Registro	Entrados	Saídos	Em trânsito	Total
1912	—	—	—	—	—	—	—	—
1913	—	—	—	—	—	—	—	—
1914	1 647	4 239 436	1 611	4 204 207	63 904	57 656	—	121 560
1915	1 396	3 119 472	1 383	3 101 632	27 008	36 250	—	63 258
1916	1 219	2 550 394	1 256	2 529 275	27 485	21 221	—	48 706
1917	—	1 884 895	—	1 852 649	30 052	16 310	—	46 362
1918	1 165	1 681 716	1 106	1 636 788	18 744	12 109	—	30 853
1919	1 494	2 610 990	1 489	2 598 672	28 801	23 642	—	52 443
1920	1 802	3 990 178	1 756	3 892 439	44 985	27 229	—	72 214
1921	1 721	4 038 482	1 727	4 046 627	43 056	25 902	—	68 958
1922	2 055	5 178 661	5 665	5 185 390	44 529	31 885	—	76 414
1923	2 402	6 465 564	2 391	6 451 966	62 873	34 435	—	97 308
1924	2 417	6 555 100	2 407	6 441 785	77 114	42 031	232 611	351 756
1925	2 326	—	2 346	—	87 319	46 630	204 276	338 225
1926	2 668	7 501 869	2 687	7 541 946	93 413	52 355	224 280	370 048
1927	3 018	9 076 766	3 009	9 052 702	94 620	49 743	263 519	407 882
1928	3 530	10 274 340	3 522	10 260 872	80 625	51 992	240 582	373 199
1929	3 438	10 785 621	3 448	10 808 124	88 823	54 718	263 169	406 710
1930	3 290	11 100 285	3 299	11 126 505	58 437	55 312	261 458	375 207
1931	3 090	10 245 891	3 072	10 220 884	38 425	39 249	186 169	263 843
1932	2 132	7 153 443	2 125	7 131 064	36 163	30 636	104 793	171 592
1933	2 961	10 301 959	2 966	10 217 275	57 389	31 921	125 152	214 462
1934	2 869	10 190 053	2 865	10 178 105	55 807	31 645	122 133	209 585
1935	2 958	10 099 701	2 955	10 080 163	45 757	28 365	129 716	203 838
1936	3 293	10 708 723	3 296	10 728 595	50 056	31 007	128 116	209 179
1937	3 371	10 946 401	3 375	10 945 155	68 499	35 390	145 704	249 593
1938	3 599	11 437 480	3 587	11 432 678	44 388	32 300	132 875	209 563
1939	3 537	10 536 015	3 539	10 417 661	44 114	33 079	107 011	184 204
1940	2 994	7 315 476	2 998	7 315 321	30 132	23 351	58 314	111 797
1941	2 657	5 125 011	2 652	5 125 181	23 817	17 599	45 723	87 139
1942	2 120	2 766 921	2 147	2 765 462	6 407	5 824	15 265	27 496
1943	2 125	2 030 218	2 121	2 032 379	1 687	1 608	4 422	7 717
1944	2 663	2 315 202	2 658	2 254 589	1 858	1 259	3 836	6 953
1945	2 379	2 565 916	2 372	2 557 477	5 289	4 690	8 410	18 389
1946	2 721	4 285 644	2 699	4 264 991	9 446	8 261	15 537	33 244
1947	2 838	5 463 017	2 796	5 320 975	15 383	12 970	35 197	63 550
1948	3 620	9 100 310	3 617	9 102 125	22 543	19 097	52 294	93 934
1949	3 818	10 296 888	3 811	10 396 253	29 245	19 399	52 819	101 463
1950	3 888	10 640 497	3 853	10 650 087	39 415	25 455	56 903	121 773
1951	3 669	10 733 068	3 627	10 686 673	52 640	27 055	60 016	139 711
1952	3 765	11 893 926	3 774	11 900 308	74 438	25 302	68 218	167 958
1953	4 097	13 064 930	4 083	13 030 324	58 625	24 435	74 387	157 447
1954	4 355	13 373 873	4 357	13 380 324	52 860	30 827	—	93 687
1955	4 297	21 224 530	4 285	21 286 099	58 341	29 892	—	88 233
1956	4 571	23 374 014	4 507	23 112 443	70 327	36 646	—	106 973
1957	4 232	23 377 317	4 220	23 313 624	69 131	35 131	—	104 262
1958	4 405	25 043 847	4 404	25 019 266	58 723	29 451	—	88 174
1959	4 325	26 309 683	4 335	26 230 170	46 621	23 272	—	69 893
1960	4 083	26 120 256	4 066	25 991 109	46 580	26 450	—	73 030
1961	3 599	25 595 329	3 602	25 569 150	46 849	24 851	—	71 700
1962	3 340	24 880 534	3 342	24 923 890	35 053	25 024	—	60 077
1963	3 052	23 687 976	3 061	23 653 706	30 163	26 545	—	56 708
1964	3 139	24 613 152	3 136	24 607 169	24 109	26 134	—	50 243
1965	3 074	24 530 972	3 070	24 474 747	19 457	21 718	—	41 185
1966	3 186	25 788 739	3 146	25 583 521	29 375	29 445	—	58 820

FONTE: Relatórios de Diretoria e Divisão de Tráfego.

TABELA 3
PÔRTO DE SANTOS
Importação por corrente de tráfego segundo a natureza da carga movimentada
(Em Tonelagem)

ANOS	EXTERIOR				
	A	B	C	D	Total
1946	841 368	1 018 683	341 748	—	2 171 799
1947	973 236	1 281 858	569 669	—	2 824 763
1948	1 261 302	989 755	366 836	—	2 617 913
1949	1 489 472	907 578	516 744	—	2 913 841
1950	1 725 894	1 022 730	779 748	—	3 528 372
1951	2 059 344	1 678 994	830 680	—	4 569 018
1952	2 557 367	1 655 825	685 493	—	4 898 685
1953	2 735 397	1 392 054	880 355	—	5 007 806
1954	3 384 032	1 582 998	886 503	—	5 853 543
1955	4 256 455	1 173 374	964 897	—	6 394 726
1956	4 971 365	1 060 875	870 199	—	6 902 439
1957	3 996 936	1 233 592	863 118	—	6 093 646
1958	4 830 180	1 268 374	838 568	—	6 937 122
1959	4 881 616	1 218 844	1 235 450	—	7 335 910
1960	4 887 309	1 296 389	1 177 456	—	7 361 154
1961	5 544 563	1 232 133	1 145 238	—	7 920 934
1962	5 177 919	1 154 858	1 356 166	—	7 688 943
1963	5 380 009	1 010 431	1 592 199	—	7 982 639
1964	5 695 495	812 072	1 671 537	—	8 179 104
1965	5 574 294	685 466	1 722 261	—	7 982 121
1966	5 541 263	1 117 322	1 979 582	—	8 638 177

ANOS	CABOTAGEM				
	A	B	C	D	Total
1946	—	456 741	290 853	—	747 594
1947	—	430 508	276 251	—	706 759
1948	—	437 861	276 263	—	714 124
1949	—	509 866	269 908	—	779 774
1950	—	522 345	301 795	—	824 140
1951	—	615 464	324 782	—	940 246
1952	—	575 184	330 927	—	906 111
1953	—	640 944	414 837	—	1 055 781
1954	—	750 091	451 187	—	1 201 278
1955	—	721 870	552 991	—	1 280 681
1956	177 157	997 878	612 327	—	1 787 360
1957	943 966	723 480	637 533	—	2 304 979
1958	833 284	623 395	535 851	—	1 992 530
1959	1 213 815	531 668	585 687	—	2 333 170
1960	1 786 531	435 738	476 873	—	2 699 142
1961	1 784 577	338 633	432 150	—	2 555 360
1962	2 228 567	313 554	407 599	—	2 949 718
1963	2 354 089	138 235	376 275	—	2 868 599
1964	2 069 858	129 235	348 416	—	2 547 509
1965	1 858 092	105 111	314 122	—	2 277 325
1966	2 095 616	96 870	626 518	—	2 819 004

ANOS	TOTAL				
	A	B	C	D	Total
1946	841 368	1 475 424	602 601	—	2 919 393
1947	973 236	1 712 366	845 920	—	3 531 522
1948	1 261 302	1 427 616	643 099	—	3 332 037
1949	1 489 472	1 417 444	786 652	—	3 693 615
1950	1 728 894	1 545 075	1 081 543	—	4 352 512
1951	2 059 344	2 294 458	1 155 462	—	5 509 264
1952	2 557 367	2 231 009	1 016 420	—	5 804 796
1953	2 735 397	2 032 998	1 295 192	—	6 063 587
1954	3 384 980	2 333 089	1 336 752	—	7 054 821
1955	4 262 275	1 895 244	1 517 888	—	7 675 407
1956	5 148 522	2 058 753	1 482 524	—	8 689 799
1957	4 940 902	1 957 072	1 150 065	—	8 398 625
1958	5 663 464	1 891 769	1 374 419	—	8 929 652
1959	6 095 431	1 750 532	1 821 137	—	9 669 080
1960	6 673 840	1 732 127	1 654 329	—	10 060 296
1961	7 329 140	1 570 766	1 577 388	—	10 477 294
1962	7 406 484	1 468 412	1 763 765	—	10 638 661
1963	7 734 098	1 148 666	1 968 474	—	10 851 238
1964	7 765 353	941 307	2 019 953	—	10 726 613
1965	7 432 486	790 577	2 036 383	—	10 259 446
1966	7 736 884	1 214 192	2 606 100	—	11 457 181

Exportação por corrente de tráfego segundo a natureza da carga movimentada
(Em tonelagem)

ANOS	A	B	C	D	Total
1946	—	936 470	—	690 900	1 627 370
1947	—	742 634	—	582 136	1 324 770
1948	—	680 451	—	673 164	1 353 615
1949	—	922 992	—	266 557	1 189 549
1950	—	515 672	—	502 887	1 018 559
1951	10 149	758 519	27 461	447 798	1 243 927
1952	8 051	368 545	1 051	499 819	876 466
1953	6 623	417 890	—	451 532	876 045
1954	11 120	605 157	392	312 581	929 250
1955	25 593	644 841	10 104	397 157	1 077 695
1956	24 728	443 679	17 334	542 760	1 028 501
1957	250 262	957 179	3 118	488 641	1 699 200
1958	151 945	826 909	3 000	291 533	1 273 380
1959	43 152	863 505	—	402 630	1 309 287
1960	49 684	877 143	—	463 066	1 389 893
1961	23 127	1 112 407	—	466 254	1 601 788
1962	29 614	860 448	—	450 308	1 340 370
1963	81 843	1 058 682	300 676	443 586	1 884 787
1964	128 099	721 183	11 514	338 849	1 199 645
1965	89 933	1 478 827	256 085	331 698	2 156 543
1966	83 451	1 734 638	431 251	364 678	2 249 340

ANOS	A	B	C	D	Total
1946	—	279 568	—	158	279 726
1947	6 132	263 380	—	299	269 811
1948	4 293	283 075	—	1 349	288 717
1949	7 668	305 914	—	2 022	315 604
1950	314	337 050	—	379	337 743
1951	—	388 822	473	110	389 405
1952	—	304 639	432	185	305 256
1953	—	346 267	1 932	106	348 305
1954	20 641	357 089	5 420	41	383 191
1955	261 199	379 593	3 885	78	644 755
1956	697 335	372 531	1 106	89	1 071 061
1957	655 446	379 123	4 094	61	1 038 724
1958	515 030	447 146	1 559	66	963 801
1959	940 939	351 678	369	90	1 293 076
1960	600 794	313 094	463	1 210	915 561
1961	551 346	276 793	—	18 601	846 740
1962	587 833	173 372	452	34 000	795 657
1963	433 668	88 898	22	5 245	527 833
1964	257 452	79 807	—	1 210	338 469
1965	420 244	113 406	—	8 452	542 102
1966	196 187	69 419	—	1 273	265 606

ANOS	A	B	C	D	Total
1946	—	1 216 038	—	691 058	1 907 096
1947	6 132	1 006 014	—	582 435	1 588 449
1948	4 293	963 526	—	674 513	1 638 039
1949	7 668	1 228 906	—	268 579	1 505 153
1950	314	852 722	—	503 266	1 356 302
1951	10 149	1 147 341	27 934	447 908	1 633 332
1952	8 051	673 184	1 483	500 004	1 181 290
1953	6 623	764 157	1 932	451 638	1 224 350
1954	31 761	962 246	5 812	312 622	1 312 441
1955	286 792	1 024 434	13 989	397 235	1 722 450
1956	721 065	816 210	18 440	542 850	2 098 504
1957	905 709	1 336 302	7 212	488 702	1 113 654
1958	666 975	1 274 055	4 559	291 601	2 237 190
1959	984 091	1 215 183	369	402 630	2 602 363
1960	650 478	1 190 237	463	464 976	2 305 454
1961	574 473	1 389 100	—	484 855	2 448 528
1962	617 447	1 033 820	452	484 308	2 136 027
1963	515 511	1 147 580	300 698	448 831	2 412 620
1964	385 551	800 990	11 514	340 059	1 538 114
1965	510 177	1 592 233	256 085	340 150	2 698 645
1966	279 638	1 438 106	431 251	365 951	2 514 946

Movimento geral segundo a natureza da carga

(Em Toneladas)

ANOS	A	B	C	D	Total
1946	841 368	2 691 562	602 601	691 058	4 826 589
1947	979 368	2 718 380	845 920	582 435	5 126 113
1948	1 265 595	2 391 142	643 099	674 513	4 974 369
1949	1 497 140	2 654 018	786 652	268 579	5 198 768
1950	1 726 208	2 397 787	1 081 543	503 266	5 708 814
1951	2 069 493	3 541 799	1 183 396	447 908	7 242 596
1952	2 565 418	2 904 193	1 017 903	500 004	6 987 518
1953	2 742 020	2 797 157	1 297 122	451 636	7 287 937
1954	3 416 741	3 295 335	1 342 564	312 622	8 367 262
1955	4 549 067	2 919 678	1 531 877	397 235	9 397 857
1956	5 869 587	2 874 945	1 500 964	542 850	10 788 363
1957	5 846 611	3 293 374	1 507 863	488 702	11 136 549
1958	6 330 439	3 165 822	1 378 978	291 601	11 166 842
1959	7 079 522	2 965 805	1 821 506	402 630	12 271 443
1960	7 324 318	2 922 364	1 654 783	464 976	12 367 750
1961	7 903 613	2 659 856	1 577 388	484 555	12 925 822
1962	8 023 931	2 502 232	1 764 217	484 308	12 774 688
1963	8 249 609	2 296 246	2 269 172	448 831	13 263 858
1964	8 150 904	1 742 297	2 031 467	340 059	12 264 727
1965	7 942 663	2 382 810	2 292 468	340 150	12 958 091
1966	7 916 527	3 018 249	3 037 351	365 951	13 972 127

OBSERVAÇÕES: A = Granéis Líquidos; B = Carga Geral; C = Granéis Sólidos; e D = Café.
FONTE: Relatórios Anuais da Cia. Docas de Santos.

TABELA 3a

PÔRTO DE SANTOS

Movimento por corrente de tráfego segundo a natureza da carga (em toneladas) (Média dos Qüinqüênios: — 1946-50; 1953-57; e 1959/63)

		1946–1950	1953–1957	1959–1963
IMPORTAÇÃO				
— EXTERIOR				
— Granéis líquidos	— ton.	1 258 254	3 868 837	5 174 283
	— %	44,8	63,9	67,6
— Carga geral	— ton.	1 044 120	1 288 578	1 182 531
	— %	37,1	21,3	15,4
— Granéis sólidos	— ton.	508 949	893 014	1 301 301
	— %	18,1	14,8	17,0
— Café	— ton.	—	—	—
	— %	—	—	—
— **TOTAL**	— ton.	**2 811 337**	**6 050 432**	**7 657 916**
	— %	**100,0**	**100,0**	**100,0**
— CABOTAGEM				
— Granéis líquidos	— ton.	—	224 224	1 873 515
	— %	—	14,7	69,9
— Carga geral	— ton.	471 464	766 852	351 569
	— %	62,5	50,3	13,1
— Granéis sólidos	— ton.	283 014	533 775	455 716
	— %	37,5	35,0	17,0
— Café	— ton.	—	—	—
	— %	—	—	—
— **TOTAL**	— ton.	**754 478**	**1 526 015**	**2 681 197**
	— %	**100,0**	**100,0**	**100,0**

		1946-1950	1953-1957	1959-1963
— TOTAL				
— Granéis líquidos	— ton.	1 258 854	4 094 415	7 047 798
	— %	35,3	54,1	68,2
— Carga geral	— ton.	1 515 585	2 055 431	1 534 100
	— %	42,5	27,1	14,8
— Granéis sólidos	— ton.	791 963	1 426 601	1 757 018
	— %	22,2	18,8	17,0
— Café	— ton.	—	—	—
	— %	—	—	—
— TOTAL	— ton.	**3 565 815**	**7 576 447**	**10 339 313**
	— %	**100,0**	**100,0**	**100,0**
EXPORTAÇÃO				
EXTERIOR				
— Granéis líquidos	— ton.	—	63 665	45 484
	— %	—	5,7	3,0
— Carga geral	— ton.	759 643	613 749	954 437
	— %	58,3	54,7	63,4
— Granéis sólidos	— ton.	—	6 189	60 135
	— %	—	0,5	4,0
— Café	— ton.	543 128	438 534	445 168
	— %	41,7	39,1	29,6
— TOTAL	— ton.	**1 302 772**	**1 122 138**	**1 505 225**
	— %	**100,0**	**100,0**	**100,0**
— CABOTAGEM				
— Granéis líquidos	— ton.	3 681	326 924	622 916
	— %	1,2	46,9	71,1
— Carga geral	— ton.	293 797	366 920	240 767
	— %	98,5	52,6	27,5
— Granéis sólidos	— ton.	—	3 287	2 261
	— %	—	0,5	0,0
— Café	— ton.	841	75	11 829
	— %	0,3	0,0	1,4
— TOTAL	— ton.	**298 320**	**697 207**	**875 773**
	— %	**100,0**	**100,0**	**100,0**
— TOTAL				
— Granéis líquidos	— ton.	3 681	390 390	668 400
	— %	0,2	21,5	28,1
— Carga geral	— ton.	1 053 441	980 669	1 195 184
	— %	65,8	53,9	50,2
— Granéis sólidos	— ton.	—	9 477	60 396
	— %	—	0,5	2,5
— Café	— ton.	543 970	438 609	457 120
	— %	34,0	24,1	19,2
— TOTAL	— ton.	**1 599 007**	**1 819 145**	**2 380 998**
	— %	**100,0**	**100,0**	**100,0**
MOVIMENTO GERAL				
— Granéis líquidos	— ton.	1 261 935	4 484 805	7 716 198
	— %	24,4	47,7	60,7
— Carga geral	— ton.	2 570 577	3 036 097	2 729 302
	— %	49,8	32,3	21,4
— Granéis sólidos	— ton.	791 963	1 436 078	1 817 413
	— %	15,3	15,3	14,3
— Café	— ton.	543 970	438 609	457 120
	— %	10,5	4,7	3,6
— TOTAL	— ton.	**5 166 930**	**9 395 593**	**12 720 316**
	— %	**100,0**	**100,0**	**100,0**

FONTE: Relatórios Anuais da Cia. Docas de Santos.

TABELA 4

PÔRTO DE SANTOS

Cotejo entre Classes de Mercadorias por Corrente de Tráfego (2.º semestre de 1965 e 1.º semestre de 1966)

(Em Toneladas)

CLASSES DE MERCADORIAS	IMPORTAÇÃO ESTRANGEIRO		IMPORTAÇÃO CABOTAGEM	
	Quantidade	%	Quantidade	%
A — Animais vivos	93,0	0,00	—	
B — Matérias primas em bruto e preparadas	6 357 924,8	75,46	2 366 444,7	97,25
C — Gêneros alimentícios e bebidas	1 062 021,6	12,60	16 784,9	0,69
D — Produtos químicos, farmacêuticos e semelhantes	658 065,4	7,81	44 473,0	1,83
E — Máquinas, aparelhos e pertences	53 509,4	0,63	591,7	0,00
F — Manufatura segundo a matéria-prima	275 982,5	3,27	3 411,2	0,14
G — Artigos manufaturados diversos	13 499,7	0,16	1 604,4	0,07
H — Ouro, moedas e transações especiais	3 708,2	0,14	106,9	0,00
TOTAIS	8 424 777,4	100,00	2 433 416,8	100,00

FONTE: Companhia Docas de Santos.

CLASSES DE MERCADORIAS	EXPORTAÇÃO ESTRANGEIRO		EXPORTAÇÃO CABOTAGEM	
	Quantidade	%	Quantidade	%
A — Animais vivos	815,7	0,04	—	
B — Matérias primas em bruto e preparadas	269 259,5	11,74	263 598,9	53,14
C — Gêneros alimentícios e bebidas	1 935 102,7	84,37	64 572,1	13,02
D — Produtos químicos, farmacêuticos e semelhantes	37 343,0	1,63	6 249,4	1,26
E — Máquinas, aparelhos e pertences	12 320,0	0,54	3 658,8	0,74
F — Manufatura segundo a matéria-prima	21 086,6	0,92	10 406,8	2,10
G — Artigos manufaturados diversos	3 124,6	0,14	7 282,9	1,47
H — Outro, moedas e transações especiais	14 419,5	0,63	140 262,9	28,28
TOTAIS	2 293 471,6	100,00	496 031,8	100,00

FONTE: Companhia Docas de Santos.

TABELA 5

ESTADO DE SÃO PAULO

Importação e Exportação por Cabotagem — Ano de 1963

ESTADOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	Toneladas	Valor em Cr$ 1 000	Toneladas	Valor em Cr$ 1 000
Amazonas	17 496	5 969 615	18 293	5 554 130
Amapá	100	2 000	525	172 195
Acre	5,5	1 508	422	123 870
Pará	26 267	7 982 219	30 967	5 555 426
Rondônia	1 063	643 787	487	123 870
Roraima	—	—	250	71 755
Maranhão	25 155,5	800 354	5 093	388 760
Piauí	1 216	321 139	507	38 403
Ceará	31 424	881 003	16 065	653 800
Rio Grande do Norte	361 107,5	3 737 566	4 585	608 008
Paraíba	7	300	7 900	392 868
Pernambuco	28 825	858 534	26 694	1 685 367
Alagoas	81,5	11 363	6 516	79 711
Sergipe	913	46 103	146	26 553
Bahia	1 990 131	2 819 062	20 672	565 251
Espírito Santo	—	—	9 977	218 171
Guanabara	221 550	3 861 868	65 082	1 806 502
Rio de Janeiro	—	—	377	5 687
Paraná	417	3 320	62 951	1 513 155
Santa Catarina	23 317	256 662	13 406	372 614
Rio Grande do Sul	4 529,5	325 354	62 636	1 480 353

FONTE: Anuário da Cia. Docas de Santos.

TABELA 6

PORTO DE SANTOS

Movimento de Exportação e Importação — Longo curso

(2.º semestre de 1965 e 1.º semestre de 1966)

PAÍSES	Importação	Exportação
América Central	108 108,2	13 758,6
Antilha Holandesa	52 510,9	621,4
Antilha Inglêsa	22 754,9	1 511,4
Panamá	48,2	173,5
Pôrto Rico	2,7	7 293,1
São Salvador	—	25,4
Costa Rica	—	26,7
Guatemala	—	141,2
Honduras Britânicas	—	6,6
Honduras	—	5,6
Jamáica	—	76,7
Nicarágua	—	23,1
República Dominicana	—	—
Cuba	—	3 853,9
América do Norte	1 613 638,3	324 418,0
Canadá	35 229,3	19 731,4
EUA	1 545 684,6	301 625,7
México	32 724,4	3 060,9
América do Sul	2 665 556,8	465 692,1
Guiana Inglêsa	—	9,0
Argentina	487 980,8	316 121,6
Chile	61 885,9	87 378,4
Colômbia	200,7	277,4
Peru	7 672,7	2 566,6
Uruguai	64 485,2	56 220,1
Venezuela	2 034 006,8	3 036,0
Equador	0,1	39,7
Guiana Francesa	9 324,6	0,6
Guiana Holandesa	—	31,5
Bolívia	—	11,2
Ásia	2 927 660,1	90 422,5
Arábia Saudita	1 783 153,7	—
Coréia	1,6	4,1
Hong-Kong	66,9	18 918,3
Ilha Formosa	58,7	12 235,9
Indonésia	159,9	—
Israel	3 075,1	832,0
Irã	1 075 018,1	—
Japão	65 250,6	54 362,9
Malásia	875,5	1 699,2
Chipre	—	19,4
Filipinas	—	1 203,9
Índia	—	31,0
Indochina	—	202,1
Líbano	—	117,7
Tailândia	—	746,9
Turquia	—	18,5
Ceilão	—	5,1
Iemen	—	25,5

PAÍSES	Importação	Exportação
Europa	1 088 081,9	1 357 468,2
Alemanha Ocidental	193 643,2	261 361,8
Alemanha Oriental	3 279,7	4 167,2
Bélgica	74 289,4	48 145,0
Bulgária	20,1	30 706,8
Dinamarca	11 973,8	33 234,4
Espanha	9 573,9	16 642,8
Finlândia	14 488,5	18 809,4
França	25 112,4	42 247,2
Grã-Bretanha	47 501,0	111 072,3
Grécia	2 436,9	1 259,6
Holanda	84 611,7	229 143,7
Itália	33 799,2	430 567,8
Iugoslávia	3 754,6	13 590,1
Letônia	1 474,4	17 849,7
Noruega	17 089,8	19 507,7
Polônia	15 520,7	4 360,9
Portugal	3 554,8	1 228,1
Rumânia	1 013,0	783,3
Rússia	520 654,9	—
Suécia	24 148,3	62 844,9
Suíça	43,3	236,2
Irlanda	—	5 451,7
Tchecoslováquia	—	4 037,6
África	9 926,9	26 993,5
Etiópia	—	8,3
Gana	3,0	321,0
Ilhas Canárias	—	237,6
Moçambique	2 722,8	1,2
Nigéria	—	1,6
Quênia	—	0,7
Reino Malgaxe	—	4 637,3
Rodésia	—	0,0
Senegal	—	10 839,9
Serra Leoa	—	0,2
União Sul-Africana	5 484,8	7 229,3
Ilha da Madeira	—	1,4
Marrocos	—	1,1
S.V.C. Verde	5 042,5	—
Togo	265,2	—
Argélia	898,2	—
Tanganica	4,0	—
Angola	—	70,6
Libéria	—	0,2
Costa do Marfim	—	492,7
Guiné Portuguêsa	—	3 150,0
Oceânia	1 974,7	1 790,9
Outros e retôrno	2 674,4	11 697,8
TOTAL	8 417 623,2	2 292 277,0

FONTE: Companhia Docas de Santos.

NOTA N.º 1

Cláusulas do contrato entre o Govêrno Imperial e a Companhia Docas de Santos

"Foi de 20 de Julho de 1888, o contracto assignado entre o Governo Imperial, na pessôa de Antonio da Silva Prado, seu Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, de um lado, e de outro os concessionários José Pinto de Oliveira, Candido Gaffrée, Eduardo P. Guinle, João Gomes Ribeiro de Avellar, Dr. Alfredo Camillo Valdetaro, Benedicto Antonio da Silva, e Ribeiro, Barros & Braga. De todos, apenas estariam o segundo e o terceiro, pois as incertezas da época, a falta de confiança no futuro, as inquietações oriundas da abolição da escravidão, entre outras razões, o explicavam. Onde o Barão de Mauá, o Governo de São Paulo, o Central haviam ensaiado em vão, vingaria a iniciativa particular? O occaso do Imperio, as perturbações politicas e economicas que sua quéda deixava entrever, não eram para animar.

Taes foram as clausulas do contracto (Dec. n. 9 979, de 12 de julho de 1888);

I — As obras de melhoramento do porto de Santos, que constituem o objetivo da concessão feita pelo presente Decreto a José Pinto de Oliveira, Candido Gaffrée, Eduardo P. Guinle, João Gomes Ribeiro de Avellar, Dr. Alfredo Camillo Valdetaro, Benedicto Antonio da Silva e Ribeiro, Barros & Braga, são as que constam do plano e relatorios confeccionados pelo Engenheiro Domingos Sergio de Saboia e Silva, comprehendendo um caes e aterro entre o extremo da ponte velha da Estrada de Ferro e a rua Braz Cubas, o estabelecimento de uma via ferrea dupla de um metro e sessenta centímetros (1 m. 60) de bitola para o serviço dos guindastes e vagões de carga a construção dos armazens precisos para a guarda de mercadorias.

As referidas obras serão executadas de accordo com os estudos alludidos apresentados ao Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em datas de dez de Julho e nove de Outubro de mil oitocentos e oitenta e seis com as seguintes modificações que os concessionarios obrigam-se a effectuar, sem que por isso possam allegar dispendio com a construcção superior á importancia do orçamento constante dos mesmos estudos, a saber: tres mil oitocentos e cincoenta e um contos quinhentos e cinco mil quinhentos e setenta réis (3 851 505 570);

1a. — Ao longo do caes será reservada uma faixa de 20 metros de largura para deposito de mercadorias durante as operações de carga e descarga;

2a. — Serão construidos telheiros ou galpões para abrigo provisorio das mercadorias durante aquellas operações;

3a. — Em vez de guindastes a vapor indicados no projecto, serão estabelecidos aparelhos hydraulicos do systema Armstrong.

§ 1.º — O systema de fundações adaptado poderá ser substituido sem augmento do custo das obras por outro que offereça iguaes garantias de estabilidade e duração, se o Governo nisso convier, concedendo para esse fim a precisa autorização:

§ 2.º — Fica entendido que só nos casos previstos na actual tarifa das Alfandegas haverá isenção de direitos de importação para o material a empregar na construcção e custeio das obras.

II — Os concessionarios terão o uso e gozo das obras de que trata a clausula precedente pelo prazo de trinta e nove annos a contar da presente data com os onus e vantagens estabelecidos pela Lei número mil setecentos e quarenta e seis de treze de Outubro de mil oitocentos e sessenta e nove de accordo com as estipulações e modificações provenientes das presentes clausulas.

Findo esse prazo reverterão para o Estado sem indemnização alguma as obras, terrenos e bemfeitorias, bem como o material rodante da empresa.

III — Os concessionarios terão egualmente o usofruto dos terrenos desapropriados e dos que forem aterrados, podendo de accordo com o Governo arrendar ou vender os que não forem necessarios ao serviço da empresa.

O producto do arrendamento será reunido ao das taxas para os fins da segunda parte do § 5.º do artigo 1.º da Lei alludida de 13 de Outubro de mil oitocentos e sessenta e nove; no caso de venda será o producto da mesma levado á conta de amortização do capital.

IV — O Governo reserva-se o direito de resgatar as obras na fórma do artigo primeiro paragrapho nono da Lei de treze de outubro de mil oitocentos e sessenta e nove.

Para este resgate bem como para a reducção das taxas de que trata o artigo primeiro paragrapho quinto da mesma Lei, será deduzida do custo das obras a importancia que já houver sido amortizada.

V — Os concessionarios terão o direito de cobrar pelos serviços prestados nos seus estabelecimentos no fórma da Lei de treze de Outubro de mil oitocentos e sessenta e nove as seguintes taxas:

1.º — Pela carga e descarga de mercadorias e quaesquer generos nos caes que possuirem em virtude da presente con-

cessão, exceptuados apenas os objectos de grande volume e pouco peso, um real por kilogramma.

2.º — Pela carga e descarga nas mesmas condições de objectos de grande volume e pouco peso, tres réis por kilogramma.

3.º — Por dia e por metro linear de caes ocupado por navios a vapor, setecentos réis.

4.º — Por dia e por metro linear de caes occupado por navios que não sejam movidos por meio de vapor, quinhentos réis.

5.º — Por mez ou fracção de mez e por kilogramma de mercadorias ou qualquer genero que houver sido effectivamente recolhido aos armazens dos concessionarios, dois réis.

Paragrapho unico — São isentos do pagamento de taxas:

1.º — Em relação a carga e descarga os volumes que constituirem bagagem de passageiros.

2.º — Relativamente a atracação dos botes, escaleres e outras embarcações miudas de qualquer systema e os que pertencerem a navios em carga e descarga.

VI — Serão feitos gratuitamente os serviços de transporte de imigrantes do caes para estrada de ferro e carga e descarga das respectivas bagagens, bem como as das malas do Correio.

VII — Os concessionarios terão preferencia em igualdade de condições para a execução de obras semelhantes que durante o prazo desta concessão se tornarem necessarias ao porto de Santos.

VIII — Os concessionarios obrigam-se a effectuar o serviço das capatazias de conformidade com o Regulamento e Instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para estabelecer as relações da empresa com os empregados da Alfandega.

IX — O serviço de carga e descarga de mercadorias, uma vez encetado ficará sujeito à fiscalização do Inspector da Alfandega, que dará aos concessionarios as precisas instrucções de accordo com o Regulamento a que o serviço estiver subordinado.

Os mesmos concessionarios ficarão sujeitos além disso ás obrigações que os Regulamentos impõem aos administradores de Trapiches alfandegados na parte em que lhes forem applicaveis pela guarda, conservação e entrega das mercadorias recebidas nos seus armazens, as quaes serão todas as que o Inspector da Alfandega designar.

Incumbe-lhes outrossim remover com promptidão os volumes que deverem ser recolhidos aos armazens da Alfandega.

X — Não será permitida a atracação de navios na parte do caes fronteiro á Alfandega senão quando tiverem de descarregar mercadorias destinadas aos respectivos armazens.

Fica expresso que não haverá dupla cobrança de taxas, devendo cessar pela Alfandega a cobrança das que passarem a pertencer aos concessionarios.

XI — Os concessionarios entrarão annualmente para os cofres públicos com a quantia necessaria para a fiscalização das obras e serviço da empresa até o maximo de quinze contos de réis (Rs. 15:000$00.)

XII — As obras terão começo dentro de seis mezes a contar da presente data, e serão concluidas no prazo de tres annos sob pena de multa de dois contos de réis (Rs. 2:000$000), em qualquer dos casos, por mez de demora.

XIII — Pela inobservancia das demais clausulas da presente concessão poderão ser impostas aos concessionarios multas de duzentos mil réis a dois contos de réis (200$000 a 2:000$000), as quaes poderão ser reduzidas da caução na importancia de vinte contos de réis (20:000$000) prestada em conformidade com a condição decima sexta do Edital da Directoria de Obras Publicas de dezenove de Outubro de mil oitocentos e oitenta e seis e que fica retida no Thezouro Nacional para garantia da fiel execução do contracto, devendo ser completada sempre que por qualquer motivo se achar desfalcada. (LOBO, 1936.)

NOTA N.º 2

Regulamento a que obedece a Companhia Docas de Santos S.A. Concessionária dos Serviços do Pôrto de Santos.

A entidade que administra o pôrto e explora os serviços portuários é a Companhia Docas de Santos S.A. com o capital em ações de: Cr$ 250 000 000,00 antigos com o patrimônio de Cr$ 446 295 011,90 antigos com sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, antiga capital federal (hoje, Guanabara) a Avenida Rio Branco, 137, 3.º andar.

Para mandar mercadorias para o pôrto de Santos, têm que ser observadas as leis internacionais firmadas em "Haya", e pagar as tarifas constantes da *Pauta Aduaneira, impostos e taxas* ao Govêrno Federal Brasileiro, e *as taxas* que cabem às emprêsas portuárias pela *movimentação, transporte e armazenagem das mercadorias,* taxas estas que também são reguladas por *tarifa,* aprovada pelo Govêrno Federal Brasileiro.

Para libertar a mercadoria dos Armazéns da Alfândega, deve o consignatário encarregar um *Despachante Aduaneiro,* que é nomeado pelo Govêrno Federal, o qual trabalha à base de comissão, cobrável sôbre o valor dos direitos pagos na Alfândega (baseados na *Pauta Aduaneira*) na base de 3%.

Os trinta e um armazéns internos (dois na Ilha Barnabé), com 75 208 metros quadrados de área, para uma capacidade de 151 000 toneladas de mercadorias, todos são *alfandegados,* isto é, se destinam a mercadorias *comuns de importação,* sendo que o frigorífico e os armazéns da Ilha Barnabé recebem mercadorias especiais de importação. Os armazéns externos são utilizados pelas mercadorias comuns de exportação, sob o regime geral de armazenagem. São 29 armazéns com 226 728 metros quadrados de área e capacidade de 453 500 toneladas.

NOTA N.º 3

Pôrto de Santos — "Gênese das Riquezas Econômicas de uma Cidade"

Autor: — Daniel de Castro.

"Já nessa época, com os recursos de que dispunha, o pôrto de Santos atendia às necessidades da Capital da Província e das Vilas situadas no Planalto, aqui descarregando as embarcações as suas cargas que eram transportadas serra acima, no dorso dos animais.

Em 1867, ao ser terminada a ligação ferroviária entre Santos e São Paulo, ainda o Pôrto de Santos, era dotado apenas de "pontes, pontões e trapiches de madeira."

Tristes tempos aquêles, de velhos pardieiros erigidos em trapiches alfandegados, tortuosas e alquebradas pontes de construção pré-histórica que adentravam sinuosamente o lodaçal até penetrarem algumas braças nas águas purulentas da baía.

Sob a canícula senegalesca dos sóes de Verão, fileiras de trabalhadores atestavam os trapiches, conduzindo à cabeça suas pesadas cargas até as embarcações, serviços primitivos executados com bastante lentidão, porém cobrados a pêso de ouro pelos felizes trapicheiros e pontonistas, e sujeito para os importadores, a tôda espécie de dolos e ludibríos clamorosos, deixavam êles tanto a desejar e atentavam tanto contra nossos foros de povo progressista e honesto, que a péssima nomeada do pôrto de Santos se tornara corrente e proverbial na Europa, levantando séria animosidade no espírito dos armadores, muitos dos quais se negavam sistemàticamente a que seus navios demandassem nossas águas, a menos que os exportadores lhes acenassem com fretes fabulosos..."

Estas são as palavras que, à primeira vista, parecem exagerar a situação, mas que, na realidade, retratavam as paisagens apresentadas por Santos e seu pôrto no largo período que vai da inauguração dos trilhos da São Paulo Railway até a inauguração dos primeiros 260 metros de cais construídos pela Companhia Docas de Santos.

NOTA N.º 4

O Brasil de Sudeste, por razões de várias ordens, que não cabe aqui analisar, é a porção de nosso território que maior necessidade tem de consumir produtos derivados de petróleo. Estando situada longe das áreas produtoras nacionais tem ela a necessidade de recebê-lo por mar, fato que, somado ao abastecimento feito no exterior, faz com que seus portos sejam visitados, com freqüência por navios especializados no transporte dêste granel líquido. Não conhece ela fornecimento através de oleodutos diretamente das áreas produtoras internas, como acontece alhures o que, aliado ao constante aumento do consumo, vem multiplicar, nos portos, o número de visitas de navios petroleiros.

No período que se seguiu ao final da Segunda Guerra Mundial a técnica de transporte marítimo daquele produto tinha no navio de 16 700 deadweight (dwt) — o "T2" — seu tipo padrão. Porém, o aumento mundial da produção e consumo fêz com que êsse tipo padrão de navio fôsse cedendo lugar a barcos cada vez maiores, face a uma tendência universal de utilização de petroleiros com grande capacidade de carga.

O Comandante Roberto Nunes (*Revista Petrobrás*, 1958), citando como fonte de informação Davies & Newman Ltd, Londres, aponta que para um total de toneladas encomendadas e em construção a 1.º de julho de 1958, 75% correspondiam a navio de mais de 40 000 dwt. Naquela altura, a mesma fonte, apresentava o seguinte quadro distributivo de navios petroleiros:

N.º DE NAVIOS PETROLEIROS POR GRUPOS
(Distribuição por dwt)

	De 7 000 a 9 999	De 10 000 a 12 999	De 13 000 a 15 999	De 16 000 a 18 999	De 19 000 a 23 999	De 24 000 a 39 999	De 40 000 a 79 999	80 000 e maiores
Em serviço	141	431	342	1 028	303	484	62	7
Em construção e contratados	6	2	19	53	141	321	337	7

Êste fato tem que ser entendido também com base em um outro elemento do jôgo, qual seja, o dos custos de operação dos navios que, cada vez mais, dão vantagens aquêles que têm capacidade de transporte maior. Com custos operativos mais econômicos, podem os superpetroleiros oferecer aos países compradores, uma matéria-prima mais barata, já que seus fretes são menores.

Citando como fonte o trabalho de V. Ricci, o autor acima referido nos apresenta um quadro interessante, que, apesar de se tratar de relativa deriva do tema central de nosso trabalho, servirá para proporcionar correlações interessantes:

QUADRO DEMONSTRATIVO DA DIFERENÇA DE CUSTOS DE OPERAÇÃO

Navio dwt	TONELADAS/MILHAS TRANSPORTADAS DIÁRIAMENTE			Combustível por milhão de T/milhas	Custo do navio US$	Custo por milhão de T/milhas US$
	Por T/navio	Por tripulante	Por HP instalado			
16 000.....	364	63 500	394	15,3	5 750 000	6 060
30 000.....	505	138 500	421	12,2	9 250 000	4 590
45 000.....	527	178 500	472	10,0	13 200 000	4 500
100 000.....	608	322 000	595	7,0	16 000 000	2 740

Assim, em 1958, a diferença de frete, decorrente disso, no transporte de petróleo do Oriente Médio para o Brasil era de:

26% entre um navio de 84 000 e um de 20 000 dwt
18% " " " " 84 000 " " " 45 000 dwt

Essa tendência em desenvolvimento, tem acarretado, no mundo todo, derivados que vão se manifestar, é lógico, nos portos que operam com petróleo. Cada vez mais êles têm necessidade de oferecer condições de franca "operabilidade, tais como, canal de acesso profundo, equipamentos especializados para as operações de carga e descarga, ampla bacia de evolução, além da possibilidade simultânea de vários navios operarem (tamanho do cais) e não possibilidade de congestionamento". Esta é a razão que tem levado "a construção generalizada no mundo de portos petrolíferos ou terminais especializados afastados de portos de movimentação de cargas de outra natureza e de passageiros" (Nunes, 1958.)

No Brasil sòmente o Rio de Janeiro e Madre de Deus na Bahia, é que têm instalações específicas para superpetroleiros não apresentando problemas de profundidade para as entradas e movimentação. Nos demais, tratam-se de adaptações em portos já existentes.

Com um canal dragado para 13 metros de profundidade e possuindo um nível médio de marés de 0,72 m, "Santos" apresenta, então, permissão teórica para a entrada de navios de 45 000 dwt (calado de 11,43 m), de 60 000 dwt (calado de 12,36 m) na maré média é de 84 000 dwt (calado de 14 m) na maré alta, já que êste fato, referido ao zero hidrográfico daria ao canal de acesso uma profundidade de 13,72 m.

Porém, conforme pensamento da Petrobrás, além de Santos apresentar seu pôrto num canal estreito com necessidade de dragagem periódica, apresentando proximidade de instalações de carga sêca e passageiros e instalações deficientes de movimentação de carga líquida, as condições impostas pela freqüência das vagas e por sua tábua de marés (máximas de 2,80 m) indicam que é necessário à segurança e possibilidade de movimentação dos grandes petroleiros um desconto de, no mínimo, 2,90 m (1,40 m correspondendo à margem de segurança e 1,50 m à atuação da fôrça de inércia ligada aos efeitos das vagas na entrada no canal). Assim, a possibilidade teórica de entrada dos grandes navios se vê afetada por êsse particular, o que, com base em observações feitas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) do Ministério da Marinha do ano de 1956, pudesse ser composto o quadro abaixo, fato que justificaria não só a necessidade de divisão de carga dos grandes petroleiros feita no Canal de São Sebastião, como também, pelos outros motivos, a construção do próprio terminal de São Sebastião hoje em fase final de conclusão, faltando ainda a construção do oleoduto de ligação com as unidades refinadoras.

POSSIBILIDADES DE ENTRADA NO PÔRTO DE SANTOS DE NAVIOS DE 84 000, 60 000 e 45 000 DWT

CONDIÇÃO	Profundidade existente	Desconto do efeito das vagas	Margem de segurança	Profundidade para navegação	NAVIOS DWT		
					84 000	60 000	45 000
SEM MARÉ	13,72m	1,50m	1,40m	10,82m	não	não	não
GRANDES MARÉS Préamar e Baixamar	15,15m / 12,29m	1,50m	1,40m	12,25m / 9,39m	não	não	sim
PEQUENAS MARÉS Préamar e Baixamar	13,78m / 13,66m	1,50m	1,40m	10,88m / 10,76m	não	não	não
MÉDIAS MARÉS Préamar e Baixamar	14,47m / 12,97m	1,50m	1,40m	11,57m / 10,07m	não	não	sim

SANTOS, O PÔRTO DO CAFÉ

O café, que desde os primórdios do Brasil independente era exportado pelo pôrto de Santos, ainda que modestamente a partir de meados do século XIX, tornar-se-ia não só a mercadoria mais importante na movimentação do pôrto, como a mais valiosa. Se o açúcar dera a Santos sinais de nova vida portuária, como que fazendo querer reviver os primórdios da sua fundação, o café dar-lhe-ia o impulso necessário para se tornar de fato um grande pôrto que, em determinado momento, passaria a ser o mais importante do país.

Já vimos que Santos, a partir de 1854, tornara-se, de fato, "o pôrto do café", com quase 80% da movimentação exportadora total representada por êste produto naquele ano. Com a inauguração da ferrovia, também já referida em capítulo anterior, a importância dessa riqueza se tornaria cada vez maior em função não sòmente da demanda crescente da bebida na Europa e, particularmente, na América do Norte (USA) como também das facilidades de expansão da sua lavoura pelo território paulista à medida que novas terras iam sendo desbravadas.

A Expansão da Lavoura Cafeeira e a Criação da Hinterlândia Santista

O café chegou ao Brasil poucos anos depois da sua introdução no Nôvo Mundo, na segunda década do século XVIII, levada a efeito pelos holandeses na colônia de Surinam, em 1718 e pelos franceses, anos depois, na ilha da Martinica, em 1723. O ano de 1727 marca o início da história da expansão do cafeeiro em terras brasileiras, com a chegada a Belém do Pará das sementes trazidas da Guiana Francesa por Francisco de Melo Palheta. À Amazônia porém, caberia apenas a glória de ter sido o berço das primeiras mudas de cafeeiros no Brasil, pois jamais pôde desenvolver a sua cultura econômica, devido ao clima superúmido e aos solos fàcilmente esgotáveis. Cêrca de quarenta anos ficaria o cafeeiro limitado aos arredores de Belém, cultivado em pequenas chácaras e quintal, transplantando-se, nas mesmas condições para o Maranhão. Sòmente na segunda metade do século, por volta

de 1760, seria êle levado para o Rio de Janeiro pelo Desembargador João Alberto de Castelo Branco, que se habituara a tomar café em São Luís e por isso pensara em aclimatar a rubiácea na sede de suas novas funções (A. D'Escragnolle Taunay, 1939).

Mesmo no Rio de Janeiro, cultivado em quintais e em chácaras dos arredores da cidade, pois assim que aí chegara, distribuíra Castelo Branco sementes aos amigos e conhecidos, o café continuaria sem importância econômica ainda por mais de meio século.

Foi nos primórdios do século XIX, quando da estada da Família Real Portuguêsa no Brasil, que se plantaram os primeiros talhões de café para fins comerciais, nas encostas de morros da Baixada Fluminense. D. João VI, quando ainda Príncipe Regente, foi grande incentivador do plantio do café, já distribuindo sesmarias e sementes aos seus reinóis, já procurando mostrar-lhes porque se deveria fazer o cultivo de tão importante fruto, cuja bebida, se tornara imprescindível para certos povos europeus, e particularmente para os ianques. Por outro lado, devemos lembrar que o Brasil experimentava um período de dura crise econômico-financeira desde fins do século anterior, embora houvesse um nôvo incremento das lavouras da cana-de-açucar e da exportação do açúcar, em virtude de contratempos nos canaviais antilhanos e asiáticos de sudeste, e do aumento mesmo do consumo dessa especiaria pelos europeus; mas, lembremos que a exportação de açúcar, nesta época, longe estava de representar a importância que tivera nos primeiros séculos coloniais.

Procurava-se assim um produto que ocupasse o lugar do ouro e do açúcar na exportação de riquezas do Brasil, desde que o último, outrora tão importante, não podia mais ser comerciado, senão em modesta quantidade. Ora, ali estava o café, nos arredores da capital do Reino, como que à aspera do convite para se tornar o produto rei na agricultura brasileira, faltando apenas quem se decidisse a disseminá-lo. O primeiro impulso dado por D. João VI deu resultados, e menos de uma década depois, já no Brasil independente, vamos ver florescentes, grandes lavouras de café, não só nas encostas dos morros da baixada litorânea fluminense, mas também no local onde elas se tornariam as maiores da época, o vale médio do Paraíba.

Ainda em 1822, Saint Hilaire nos mostra o surto cafeeiro, no oeste fluminense, na então chamada zona de Rezende, onde os pioneiros da época, como que iniciavam a grande marcha do café, rumo ao oeste, marcha, que levaria a nossa maior riqueza numa peregrinação de mais de um século, e por uma distância de mais de 1 500 quilômetros.

"Entre 1825 e 1850, tôda a porção ocidental da já província fluminense, se tornaria o centro por excelência da cafeicultura, com suas fazendas se multiplicando pelo vale do Paraíba, quer atingindo as encostas da Mantiqueira de um lado, quer galgando as contra-encostas da serra do Mar de outro, através da numerosa rêde de vales secundários e tributários do primeiro" (Araújo Filho, 1956).

E, à medida que novas fazendas se abriam, o vale famoso ia se povoando, em direção às terras paulistas e mineiras. Diz mesmo Taunay, o grande historiador do café: "O Álveo do grande caudal que é o Paraíba foi como que a diretriz da lavoura cafeeira para montante e para juzante, por uma extensão de centenas e centenas de quilômetros, de Guararema e Jacareí a Cambuci e São Fidélis" (Taunay, 1934).

Já as terras fluminenses estavam quase tôdas devassadas e ocupadas, e a penetração continuava agora pelas áreas da Mata Mineira, do sul de Minas, da "zona Norte" de São Paulo (assim era chamado o vale do Paraíba paulista) e, particularmente, da zona de Campinas.

Até meados do século XIX, boa parte da antiga zona de passagem entre a região das minas e o Rio de Janeiro, ou seja, aquela vasta área de matas de além Paraíba, foi ocupada pelas lavouras de café. As fazendas se multiplicavam, e em seguida iam aparecendo os núcleos urbanos, alguns se tornando logo importantes cidades. E, a exemplo daquele rosário de cidades, que se enfileiravam às margens do Paraíba em terras paulistas-fluminenses, onde se destacavam Taubaté, Pindamonhangaba, Lorena, Rezende, Vassouras, Paraíba do Sul, surgiram na Mata Mineira, Muriaé, Leopoldina, Juiz de Fora Cataguazes, Carangola, tôdas como que atestando a importância da riqueza cultivada com tanto carinho pelos famosos "barões do café".

A expansão, que nos primeiros 30 anos se fizera por terrenos cristalinos, de topografia amorreada, quando não serrana (salvo trechos do terciário paulista-fluminense), iria agora, a partir de 1850, se dar em áreas colinosas, de terrenos sedimentares, como os da Depressão Periférica, nos arredores de Campinas e de Piracicaba. Por volta de 1860 a então famosa zona campineira houvera se transformado na mais importante área cafeeira paulista, com seus cafèzais espalhados não só pelos terrenos cristalinos do médio curso do Atibaia e do alto Capivari, como também pelos terrenos paleozóicos da Depressão Periférica, onde afloramentos de diabásios e basaltitos formavam verdadeiras ilhas ou manchas de terra roxa. Também os cafèzais se expandiram, na mesma época, pelas encostas ocidentais da Mantiqueira, de Atibaia e Bragança a São José do Rio Pardo e Mococa, por tôda área fron-

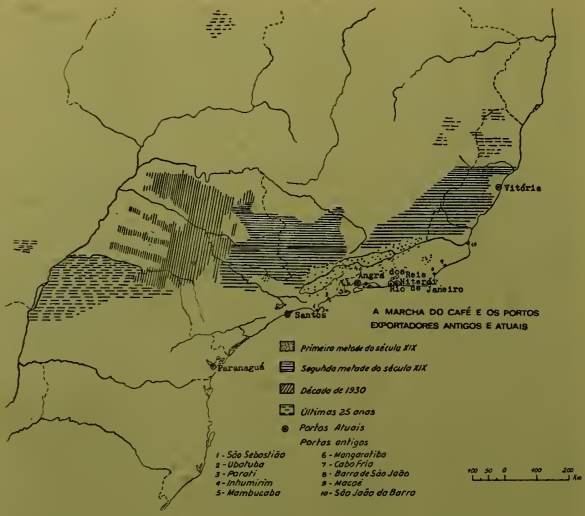


FIG. 34 — Com base na bibliografia histórica e geográfica sôbre o assunto (vide texto), foi elaborado o cartograma referente à marcha do café e os portos exportadores antigos e atuais. Pelo mesmo, vemos que os últimos redutos atingidos pela onda cafeeira, situam-se bem ao sul do trópico, em direção à zona dos pinheirais do Paraná, a Sudoeste, e nos limites com a Bahia, para Nordeste, em terra da área litigiosa mineiro-capichaba, além de pequenas ilhas no Sul de Mato Grosso e no Sudeste goiano. A mais velha área produtora, a do vale do Paraíba mineiro-fluminense, a paulista, hoje sem cafézal, dominou como principal reduto da grande riqueza até por volta de 1880. O colar de pequenos portos existentes de São Sebastião à foz do rio Paraíba do Sul, constituía as portas de saída das grandes colheitas da área que lhes ficava imediatamente à retaguarda, em média a menos de 100 kms de distância, ligados pelos velhos caminhos de tropas. As demais áreas onde se foi fazendo a expansão do ouro verde, já foram sendo alcançadas pelas ferrovias, que desde a década de 70 atingia os primeiros redutos do planalto.

teiriça paulista e por altitudes que freqüentemente ultrapassavam 1 000 metros. É a zona de contato da expansão cafeeira paulista com a que vinha do sul de Minas, zona onde se nota a influência das famílias mineiras, que num refluxo migratório, vinham agora para a terra de seus antepassados, os paulistas do século XVIII. O que se convencionou chamar depois zona da Mogiana, de Amparo à Mococa e Franca (esta já no planalto sedimentar), transformou-se, ainda no Império, em grande área produtora de café, à custa não sòmente do avanço cafeeiro paulista, mas também da grande ajuda

mineira, partida de além Mantiqueira. É a franca penetração do café pelo interior paulista, penetração que não encontraria obstáculos, e que, em nossos dias tendo avassalado tôdas as terras cultiváveis do planalto ocidental, avançou além das barrancas do Paranapanema e do Paraná; invadindo o norte paranaense e o sul de Mato Grosso. Êstes processos foram amplamente analisados por: Deffontaines (1935), S. Miliet (1938), Taunay (1939), Simonsen (1940), Ellis Junior (1951), Monbeig (1952), França (1956) e Araujo Filho (1956).

Em fins do Império e primórdios da República, quando as terras velhas e cansadas do vale do Paraíba perdiam a liderança econômica do país, as zonas novas do interior paulista alcançavam então, áreas que em pouco se tornariam famosas, as de Ribeirão Prêto e Jaú, onde as grandes manchas de terra roxa encaroçada seriam tidas como os melhores solos para café encontrados no Brasil. E para aquelas regiões, a exemplo das antigas corridas às zonas auríferas de Cuiabá ou das Minas Gerais, uma verdadeira avalanche de forasteiros se dirige, quer para trabalhar nas fazendas, quer para ficar nas cidades nascentes. É justamente a época em que o regime servil de trabalho cede lugar ao braço livre; em que as fazendas se apresentam com outros aspectos que não aquêles até então predominantes, onde as senzalas davam um ar sombrio à paisagem rural. Nas grandes manchas de terra roxa, e já no nosso século, nos chapadões areníticos do planalto ocidental, assentar-se-ia fazendas que, se não diferiam das antigas nos métodos de trato dos cafèzais, apresentavam aspectos novos, com suas colonias e com seus moradores, os trabalhadores assalariados.

Mas, à medida que o café avançava pelo interior de São Paulo, ajudado ao mesmo tempo pelo trem de ferro, pelo colono estrangeiro e por solos bons, e bem situados topográfica e climàticamente, continuava êle sua penetração pelos altiplanos mineiros, em direção aos altos vales do Doce, Pombo, Muriaé, Carangola, na zona da Mata e nos trechos ainda exploráveis do alto rio Grande, do Sapucaí, no sul de Minas, onde a topografia movimentada, com transportes difíceis e a mão-de-obra nacional em bases de parceria, trariam grandes estorvos ao desenvolvimento daquelas áreas cafeeiras.

Também o Espírito Santo, a partir de fins do Império, veria a expansão das suas lavouras de café; pelo sul e sudoeste do Estado, mineiros e fluminenses fundariam suas fazendas e penetrariam pelos vales do Itabapoana e Itapemirim, onde Cachoeiro, Alegre e Muqui seriam os grandes centros cafeeiros. Pelo centro-leste, através dos vales do Jucu, Santa Maria de Vitória e do Santa Maria do Rio Doce, colonos ítalo-germanos em pequenos sítios também cuidariam do café,

transformando assim, o Estado Capixaba no terceiro produtor do país. Ali, porém, aquêles mesmos sistemas de trabalhos vigorantes na Mata Mineira, com as lavouras de café mal tratadas, fizeram do Espírito Santo, ao mesmo tempo, grande produtor e péssimo exportador, desde que os seus cafés são os de mais baixa qualidade no comércio brasileiro.

A expansão da lavoura cafeeira no Brasil de Sudeste, que até a crise econômica de 1929 alcançara grande parte do Planalto Ocidental de São Paulo, num linha que, grosso modo, ligaria Presidente Prudente, Marília, Araçatuba, Rio Prêto, Olímpia; que penetrara todo o sul de Minas e na Mata mineira chegara à latitude de Caratinga; que no Espírito Santo abrangera tôda a porção que vai da fronteira fluminense à margem direita do rio Doce (Colatina); e que já ensaiara os seus primeiros passos no chamado norte velho do Paraná (Muller, N. L., 1956; Bernardes, L. M. C., 1953, e Bernardes, N., 1952), iria sofrer um período de quase parada nos anos seguintes até por volta de 1944. O *crac* da bôlsa de Nova Iorque, seguido da fase de superprodução dos nossos cafèzais, e mais que tudo, os absurdos métodos de valorização do produto postos em prática pelo govêrno federal, que em pouco mais de uma década queimou perto de 80 milhões de sacas de café, além das dificuldades advindas com a Segunda Guerra Mundial, foram as razões que levaram muitos fazendeiros a descrer do futuro do café em nossa terra. Inúmeros foram os que venderam suas propriedades, outros as entregaram a credores, e os que ainda as podiam reter em suas mãos, transformavam-nas ou em pastos, ou em lavouras variadas, entre as quais o algodão tomou vulto.

Durante êste período de crise da lavoura cafeeira do Brasil, a mais grave já experimentada por ela, justamente ao completar o seu primeiro século de exploração econômica, os cafèzais pouco avançam nas zonas pioneiras. São poucas as áreas onde o desbravamento se fêz então à custa desta riqueza; trechos da "variante" da Noroeste, da Alta Paulista (Marília-Tupã), na zona de Londrina. Êstes exemplos, porém, mostram a atração que o café sempre exerceu entre os nossos agricultores, pois, mesmo no período agudo da grande crise, ainda havia quem o plantasse. A partir, porém, de 1944, nos fins do segundo conflito mundial, quando os estoques de café no mundo tinham se esgotado, mercê principalmente das fogueiras que o Brasil fizera com as suas reservas, novas áreas de café apareceriam, e com elas, um nôvo e contínuo avanço às últimas reservas de matas e de solos no extremo oeste paulista, no Norte do Paraná, no noroeste capixaba e no leste mineiro (vale médio do rio Doce). São elas as zonas pioneiras atuais, com mais problemas que as suas

congêneres de um passado não muito remoto. Com os milhões de cafeeiros plantados extensivamente; com a agravante das distâncias cada vez maiores, dos portos exportadores; com o problema da mão-de-obra sempre mais cara e mais difícil, e mais que tudo, com tipos de café mal cuidados e sempre inferiores nos mercados de consumo, êste atual avanço do cafeeiro nos últimos redutos de terras apropriadas ao seu cultivo no Brasil Sudeste, como que marcará o término, nesta região, da sua história expansionista. Do vale do Paraíba às margens do Ivaí, em direção a sudeste e às nascentes de São Mateus, na direção nordeste, os cafèzais se estenderam sem cessar, levando consigo a civilização e o progresso. Atingidos aquêles marcos que são como que os seus limites ecológicos, a sua expansão não se fará mais nos moldes do passado.

As lavouras continuarão a se expandir, mas dentro da própria área por onde elas perambularam nesta sua já secular história. Um movimento em novas bases se está esboçando no horizonte, em prol do avanço dos cafèzais, agora, nas chamadas "terras cansadas", nos mesmos trechos onde, ainda há pouco tempo havia lavouras pujantes e produtivas. Os métodos de trato da terra, arcáicos e rotineiros estão sendo postos de lado pela técnica e pela ciência; e o cultivo dos cafèzais, transformados pela agronomia moderna, não só acabará com a magia da "marcha para oeste", como principalmente, fará o que de há muito vem se pensando no Brasil cafeeiro: o retôrno do café a antigas áreas de produção.

Pelo visto neste ligeiro esbôço histórico-geográfico da expansão da lavoura cafeeira em terras do Brasil de Sudeste (James, 1945), duas áreas acabaram compondo o que se poderia chamar de *core* do Brasil cafeeiro: a de Leste, constituída pelo Vale Médio do Paraíba paulista-mineiro-fluminense, zona da Mata mineira, centro-sul do Espírito Santo e norte Capixaba e localizada, em sua totalidade, em área de topografia amorreada quando não serrana, esculpida em terrenos de origem cristalina, e em distâncias geralmente bem próximas dos portos exportadores (particularmente Rio de Janeiro e Vitória); a de Oeste, abrangendo as encostas ocidentais da Mantiqueira, todo o planalto interior paulista além do Norte do Paraná, de topografia suave, de colinas ou chapadões modelados em terrenos sedimentares e de origem vulcânica, mas em distâncias já bem maiores que a primeira do grande pôrto exportador (Santos), chegando alguns trechos a 1 000 quilômetros.

Interessando-nos de pronto a segunda área, dado ser ela o que já chamamos de hinterlândia específica do pôrto santista, veremos como um outro fator básico, além dos solos, res-

ponsabilizou-se também pela sua expansão econômica à custa do café; a rêde viária. De fato, após a inauguração da primeira ferrovia ligando a Baixada Santista do Planalto, a São Paulo Railway, em 1867, que se estendia de Santos a Jundiaí, por 139 quilômetros, outras estradas de ferro se entrosariam nesta primeira, quer em Jundiaí (Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Estrada de Ferro Ituana), quer em São Paulo (Estrada de Ferro Sorocabana), ou indiretamente através de terceiras, como a Mogiana em Campinas entroncando-se com a Paulista e, mais tarde, a Araraquarense entroncando-se também na Paulista em Araraquara, e a Nordeste do Brasil, já neste século, partindo de Bauru onde haviam chegado ramais da Paulista e da Sorocabana (Mattos, 1944 e 1954), bem como, a partir de Ourinhos e atravessando o Rio Paranapanema, a Estrada de Ferro Norte do Paraná, em busca das ricas terras da então já promissora área, que acabaria sendo a mais importante na produção cafeeira na atualidade.

Este sistema ferroviário, todo construído à custa da lavoura cafeeira, seria ao mesmo tempo um dos fatôres básicos da sua extraordinária expansão por rincões bem distantes do pôrto exportador, conforme já foi dito, pois, até o advento desta era ferroviária paulista, os cafèzais não se distanciavam mais que uns 150 quilômetros, em média, de Santos, em função do meio de transporte até então dominante: as tropas de burros. Aliás, como já vimos em capítulo anterior, êsse meio de transporte que vem dos tempos da Colônia, e que chegava a atingir o Planalto Central e os "altiplanos" das Minas Gerais, no que dizia respeito ao transporte de café, não podia ultrapassar aquela distância média já citada, em função de se tornar um fator antieconômico; daí aquêle verdadeiro colar de pequenos portos que se infileiravam no rendilhado litoral que vai de Santos a São João da Barra, na foz do Paraíba do Sul, em terras fluminenses, e que tanta importância tiveram na movimentação dos primeiros milhões de sacas de café que foram exportadas pelo Brasil.

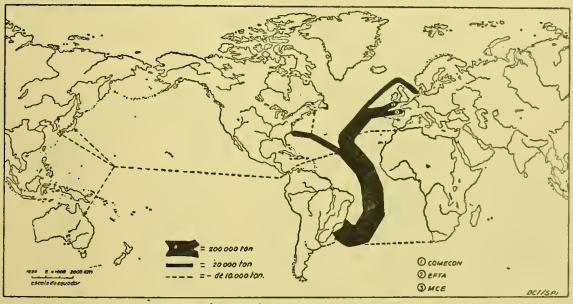
A era ferroviária, a partir do último quartel do século XIX, iria causar o desaparecimento daqueles pequenos portos, numa verdadeira captura econômica a favor, exclusivamente dos dois principais: Rio de Janeiro e Santos.

O Café — Processos para a sua Comercialização

No ano de 1966, é o café o assunto mais discutido no Brasil, não sòmente pelos administradores e pelos homens de negócios, mas também pela imprensa e por todos aquêles que de fato se interessam pelos sérios problemas do país. É que a nossa principal riqueza passa por mais uma das inúmeras

crises, que a tem atacado neste século, resultante, como as anteriores do problema da superprodução.

Embora, nos primeiros anos do após guerra, ninguém acreditasse nas sobras de café — pois os grandes estoques da década de trinta haviam desaparecido nas fogueiras dos 78 milhões de sacas do antigo DNC — a partir de 1956, apesar das duas geadas anteriores (1953 e 1955), começaram os mais avisados a perceber nuvens ameaçadoras no horizonte. E apesar dos bons conselhos de muitos entendidos no assunto, que anteviram com o tempo o problema, êle aí está cada vez mais sério, com perto de 65 milhões de sacas em excesso, desafiando de nôvo o espírito imprevidente e, diríamos até, descansado do brasileiro. As lições de um passado ainda recente, de nada serviram para os cafeicultores e para os comerciantes de café da atualidade. Continuaram êles a perpetrar os mesmos erros de ontem, agora agravados com o aumentar contínuo da concorrência estrangeira.



EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PELO PÔRTO DE SANTOS DURANTE A SAFRA DE 1964-1965

FIG. 36 — A exportação de café pelo pôrto de Santos se dirige em mais de 90% para a Europa a América do Norte (Estados Unidos e Canadá). Os países do Mercado Comum Europeu e os Estados Unidos são os maiores fregueses do café tipo Santos, vindo a seguir os que compõem a Associação Européia de Livre Comércio e por último, os do Conselho de Assistência Econômica Mútua (países de além cortina de ferro). A Argentina, Japão, Austrália e União Sul-Africana já importam quantidades mais modestas.

É que, em nenhum momento, deixou-se de plantar, e desordenadamente, o café no Brasil. Mesmo durante o auge da pior de tôdas as crises sofridas pela rubiácea entre nós, a da década de trinta, as matas não ficaram incólumes do machado dos pioneiros, que as abatiam, para, em seu lugar, enfileirarem milhões de cafeeiros. E por que isto? Simplesmen-

te porque o café, a grande "vaca de leite" brasileira, sempre deu para tudo, mesmo estando em crise o seu comércio.

Acontece, porém, que devido às inúmeras "valorizações" da nossa riqueza máxima, que se fizeram neste século, para garantia de preço mínimo ao produtor, bem como uma exploração maior do produto por parte do govêrno, o café passou a ser também um ótimo negócio para certas áreas onde êle vinha de há muito sendo produzido modestamente. Assim, à medida que, sòzinho valorizávamos o nosso principal produto de exportação, os nossos vizinhos, os colombianos e venezuelanos, bem como os velhos produtores centro-americanos antilhanos aproveitavam-se do negócio, e concorriam com maiores vantagens nos mercados de consumo, com os seus cafés melhores e por preço quase idênticos aos nossos.

Não dávamos atenção ao fato nem pressentíamos o perigo, como se êle estivesse ainda a muitos anos de distância. E as conseqüências não se fizeram esperar, conforme nos mostra o quadro abaixo, de acôrdo com os dados do Conselho Nacional da Economia, no seu relatório anual (1958), completados com os dados fornecidos pelo Serviço de Estatística do Centro do Comércio de Café do Rio de Janeiro e pela UNESCO (1962).

EXPORTAÇÕES, MUNDIAL E BRASILEIRA, DO CAFÉ
(Médias anuais, em milhares de sacas de 60 quilos)

	Consumo Mundial	Exportações Brasileiras	Exportações Outros países	Porcentagem do Brasil
1900-1909	16 300	12 400	3 900	76,0
1910-1919	17 900	13 300	4 600	74,3
1920-1929	21 200	13 800	7 100	65,0
1930-1939	27 400	15 000	12 400	54,7
1940-1949	24 200	13 600	10 500	56,1
1950-1959	34 240	14 860	19 380	43,4
1960-1962	44 450	16 710	27 740	37,5

Com mais de três quartos das exportações mundiais de café em suas mãos, na primeira década do século, o Brasil, à medida que "valorizava" o seu produto internamente, ia perdendo terreno no exterior, onde os concorrentes, modestos há 50 anos, tornavam-se, aos poucos, poderosos, até chegarem ao ponto atual, quando se colocaram no primeiro plano, nos mercados internacionais. E com a agravante de haver o consumo mundial aumentado de mais de dôbro (172% de aumento), de 1900 até nossos dias. Enquanto passávamos de 12 400 000 sacas para 16 710 000, aumentando assim a nossa exportação de apenas 4 310 000 de sacas, ou seja 34,7% em relação aos níveis de 1900/1909, a dos nossos concorrentes passava de 3 900 000 de sacas para 27 740 000, isto é, aumen-

OCT/31

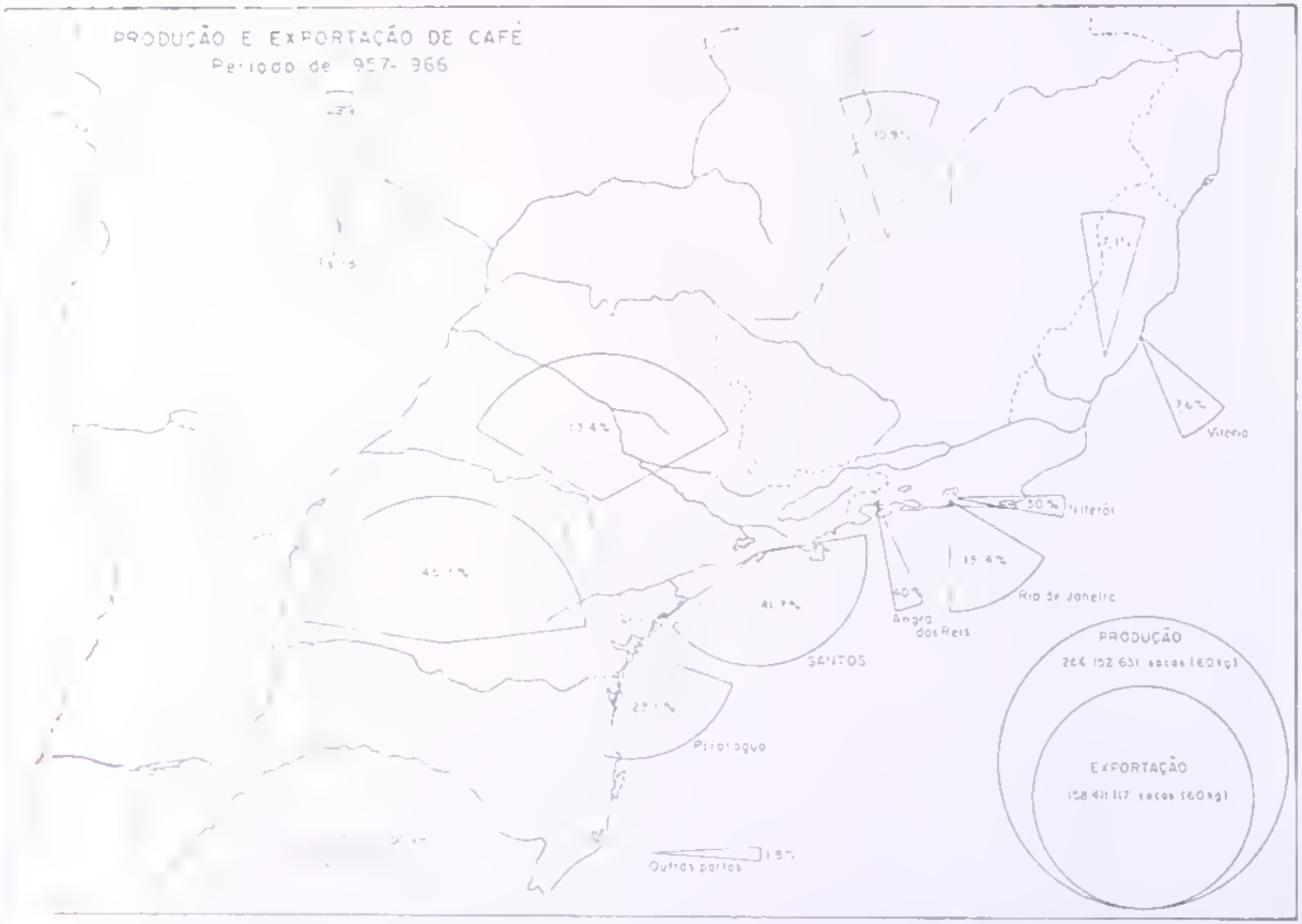


Fig. 12 — O presente cartograma mostra, ao mesmo tempo, a produção (67,1% do total) e a exportação (98,2% do total) de café [illegible] Brasil do Sudeste. Ressalta-se claramente a predominância da área paulista-norte-paranaense (79,1% da produção e 63,2% da exportação) [illegible] sobre a [illegible] apitaba. Por outro lado, a ainda liderança do pôrto santista na exportação do café brasileiro, [illegible] do total quando o Estado de São Paulo já perdeu o seu lugar de primazia a favor do Paraná. É digno de nota a ascensão [illegible] pôrto do Paraná que na última década ultrapassando o até então segundo exportador de café brasileiro, o pôrto do Rio [illegible] mas ainda [illegible] a cantar um quarto da exportação do país, embora o Estado do Paraná se aproxime de [illegible] da produção. Isto reforça a importância da hinterlândia santista fora dos limites político-administrativos do Estado de São

tava 7,1 vêzes, ou seja um crescimento de 611%. Nos anos posteriores — 1963 a 1966 — para um consumo mundial crescente, concorremos com proporções cada vez menores e, portanto, pelo que se tem observado, nenhuma melhora se anuncia; pelo contrário, os *deficit*, em relação aos volumes de café exportados em anos anteriores, têm se acentuado.

Pelo visto, a situação do café brasileiro torna-se cada vez pior, numa curva descendente de exportação deveras lamentável. E por quê? A resposta a esta pergunta já a demos, em parte, quando tratamos da expansão da lavoura cafeeira no Brasil Sudeste. Algo mais, porém, precisa ser acrescentado e justamente no capítulo que trata do comércio do produto, para que compreendamos melhor as razões de tanta agitação nos últimos meses, nos meios cafeeiros, particularmente entre os produtores. Para tanto, façamos, ainda que resumidamente, a explicação do mecanismo do comércio cafeeiro, bem como a sua evolução.

Mecanismo e Evolução do Comércio de Café

Se a agricultura do café foi feita no Brasil desde meados do século XVIII, o seu comércio, como produto de exportação, só se faria muito tempo depois, isto é, a partir da terceira década do século XIX. E isto porque, conforme já vimos, levaria o ouro-verde quase um século à procura das áreas propícias ao seu cultivo, bem como do momento adequado para representar o seu papel no comércio externo brasileiro.

Quando o Brasil começou a exportar café, esta riqueza já constituía um dos importantes produtos de troca entre certas metrópoles européias e suas respectivas colônias. Desde o século XVIII que a Holanda, a França e a Inglaterra vinham aumentando os seus negócios de café, à custa das lavouras da Insulíndia, do Ceilão, das Índias, das Guianas e das Antilhas, devido à grande aceitação que êste tipo de bebida tivera entre os europeus.

Poucos anos após a sua independência política, já o nosso país exportava perto de 20% do total comerciado no mundo e que fôra em 1826, de 1 600 000 sacas. E, daí, por diante, a cada aumento de consumo no mercado mundial, correspondia uma cota maior do Brasil, conforme os dados que se seguem (Simonsen, 1940; Taunay, 1939, Monbeig, 1957).

ANOS	Consumo Mundial (saca de 60 kg)	Exportação brasileira Total de sacas	Percentagem
1826	1 600 000	320 000	20,0
1850	4 500 000	1 800 000	40,0
1875	8 000 000	4 000 000	50,0
1906	17 100 000	13 900 000	81,2

Concorrendo com apenas 1/5 para o consumo mundial, nos primórdios da independência, o Brasil dominaria os mercados a partir dos fins do 2.º reinado, de maneira a fornecer mais de 3/4 do total crescente consumido no mundo, nos primeiros anos da República. E êsse lugar de primazia só começaria a decrescer quando o problema da superprodução, provocado pelos próprios brasileiros, não pôde ser debelado.

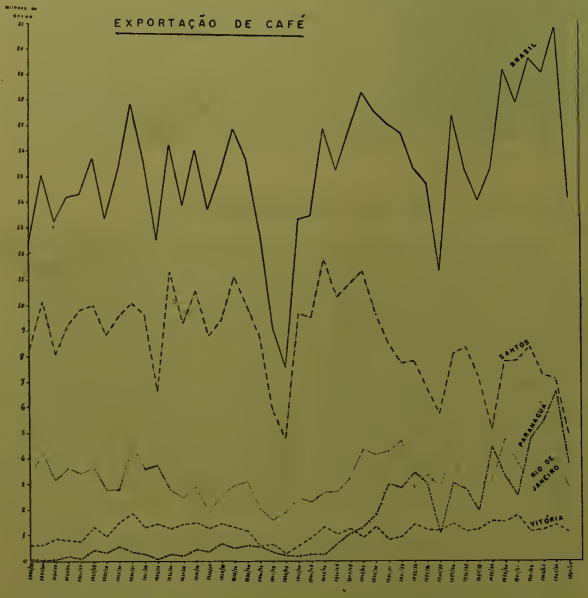


FIG. 37 — Ressalta-se em primeira mão a irregularidade da curva do presente gráfico, que retrata muito bem o café como produto de especulação no comércio mundial. Naturalmente, as três ou quatro quedas muito bruscas apresentadas, referem-se às crises políticas, econômicas ou militares em diferentes épocas (Revolução Paulista — 1932, II Guerra Mundial — 1939/45, Crise Política e Econômica Interna — 1955, Crise do Comércio Interno — 1965).

De um modo geral as curvas dos portos exportadores acompanhou a do Brasil, sendo Santos o líder até o momento. É digno de nota a ascensão rápida do pôrto de Paranaguá, na exportação de café, a partir do final da II Grande Guerra, ultrapassando logo, o pôrto de Vitória e pouco depois o do Rio de Janeiro, para se colocar, em definitivo no segundo lugar entre os portos exportadores de café. Dos quatro portos representados no gráfico, foi Vitória, o que conservou com mais regularidade o seu comércio de exportação de café.

Até então, o mecanismo do seu comércio nada tinha de complicado e se fazia, salvo algumas alterações, quase que nos mesmos moldes em que sempre o fôra, desde os seus primórdios.

"Como o fazendeiro não pudesse acompanhar o transporte de seu produto até o Rio de Janeiro e vendê-lo, diretamente aos exportadores, que, já naquele tempo, eram repretados por firmas estrangeiras, consignava-o a uma casa comercial, em geral, de portuguêses, que se incumbia de negociá-lo mediante 3% de lucro, quantia essa, que se tornaria clássica. Dessas primeiras casas que recebiam assim o café do interior, em consignação, nasceu o "casa comissária" e com ela a figura que, pelos anos a fora, até os nossos dias, lidera os negócios de café no país, o "comissário".

A princípio, simples intermediário do produto entre o fazendeiro e as casas exportadoras, com o tempo, ampliando os seus negócios, particularmente depois que São Paulo passou a grande produtor, o comissário se tornaria o senhor dos mercados cafeeiros, agora não mais sòmente no Rio de Janeiro, mas principalmente em Santos, já o primeiro pôrto exportador. Ganhando muito bem nos negócios de café, os comissários em pouco tempo acumularam fortunas, passando de simples intermediários a verdadeiros sustentáculos da maioria das fazendas.

De fato, num país que, entre outros, inúmeros atrasos, conta ainda hoje com a falta do crédito agrícola, o lavrador, devido a razões óbvias, não consegue sacar dinheiro nos bancos com a mesma facilidade de um comerciante ou mesmo pequeno industrial. Diante desta situação inferior, incompreensível e, paradoxal, isto é, de o homem que lida com a maior riqueza do país não ter facilidade de crédito para o custeio de sua lavoura, o fazendeiro de café acabou se valendo do comissário que, desde fins do século passado, até a a crise de 1929, foi o banqueiro do café, o garantidor, o responsável pelas despesas anuais de uma fazenda.

Não é preciso dizer que, embora não estivesse estipulado em lei, acabava o fazendeiro, por fôrça das circunstâncias, prêso à casa comissária de que era freguês, desde que, de acôrdo com os empréstimos que fazia, não podia fugir à responsabilidade de entregar-lhe as suas safras. Criou-se, assim, especialmente nos anos de crise, como a que atingiu a lavoura na primeira década do século, um certo ressentimento da parte do fazendeiro para com o comissário que, sempre garantido nos seus 3%, jamais perdia, salvo, é claro, quando se metia em negócios superiores às suas fôrças. Daí o ter havido muitos choques entre ambas as partes, quando os fazendeiros mais desesperados vendiam determinadas safras a

outrem, ao invés de enviá-las ao seu credor, nas praças de Santos ou do Rio de Janeiro. De um modo geral porém, as relações entre comissários e fazendeiros foram sempre cordiais; e tempos houve, quando as dificuldades de viagem por parte do lavrador eram maiores, que o comissário, além de se incumbir da venda de seu café, prestava-lhe outros serviços, comprando-lhe mercadorias necessárias à fazenda, em São Paulo ou no Rio de Janeiro, bem como dirigindo-lhes os filhos nos colégios, hospedando-lhes a família, quando das suas temporadas à beira-mar.

Recebido o café do interior, o comissário trata de classificá-lo, de acôrdo com os tipos de exportação, para depois, através de seus corretores e "zangões", que trabalham também por porcentagem, negociar os lotes preparados com as grandes firmas exportadoras, hoje predominantemente norte-americanas, ontem alemãs, inglêsas, francesas". São essas casas exportadoras as que embarcam, finalmente, o café para o seu destino, isto é, os países importadores" (Araujo Filho, 1956).

"No Rio de Janeiro, além do comissário e do exportador, havia também, o ensacador, intermediário entre ambos, e o preparador dos tipos de café para exportação.

Até princípios do século atual todos os negócios de café eram feitos à vista, isto é, diante do produto e do pagamento imediato. Com a criação da Bôlsa do Café, em Santos, passou-se, então, a negociar o café a têrmo, no futuro, negociá-lo, ou seja, comprar no mercado santista ou no interior, lotes de café que só seis meses depois teria vulto" (Araujo Filho, 1956).

Foi também no princípio do século que se criaram as emprêsas de "Armazéns Gerais", cuja finalidade precípua era armazenar o café dos fazendeiros que não se interessavam pelos negócios feitos através dos comissários e queriam tratar diretamente com o exportador. Os "Armazéns Gerais", mediante a cobrança de uma taxa de armazenamento, guardavam assim lotes de café do fazendeiro até o próprio dono vendê-lo na praça "Chegado o café ao pôrto de destino, a companhia de armazéns gerais apresentava ao proprietário, ou ao seu corretor, as amostras tiradas à chegada do produto aos armazéns; e mediante uma comissão que era de 500 réis por saca, êste efetuava a venda, diretamente ao exportador, em nome do próprio fazendeiro. Êste sistema teve largo uso por fazendeiros independentes e causou sensível diminuição nos negócios de vendas por intermédio de comissários".

Se, nos primeiros anos de seu funcionamento, êste sistema de armazéns gerais, que fôra regulamentado por decreto do Govêrno Federal em 1903, fêz sucesso entre os produ-

tores de café, nos últimos anos que antecederam à crise de 1929, as companhias que os formavam perderam grande parte da sua popularidade devido ao fato de muitas delas terem falido por entrarem nos negócios do café, fato, aliás, proibido pelo decreto de sua regulamentação. E os fazendeiros de nôvo voltaram-se para o comissário, cujo prestígio ainda era grande, até a citada crise.

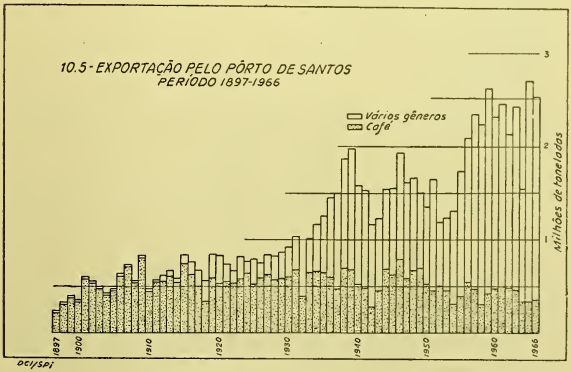


FIG. 38 — O gráfico nos apresenta. Santos como o pôrto por excelência do café até a década de 30, quando a maior riqueza do Brasil dominava de modo absoluto a corrente exportadora de Santos. A partir de então, em virtude de uma série de fatôres explicados no texto, o café foi cada vez mais diminuindo a sua posição de maneira a apresentar-se hoje com menos de 1/3 da movimentação do pôrto santista, no que diz respeito à sua exportação.

Enquanto a produção de café no mundo conseguiu ser equilibrada, isto é, não ultrapassando de muito, principalmente, nos chamados anos bons (de grandes safras), o consumo normal dos países compradores, tudo correu bem nos portos exportadores brasileiros, onde se situavam, como é óbvio, as firmas que negociavam com o produto.

A partir de fins do século passado, ou mais exatamente de 1897 em diante, a oferta passou a ser maior que a procura, em função principalmente, da extraordinária expansão das lavouras paulistas, do sul de Minas e do sul do Espírito Santo, conforme vimos, estimuladas por altos, porém, fictícios preços, desde que estávamos em pleno período do chamado "encilhamento", que tantos males causou à nossa economia, nos primórdios da República .

"Pela primeira vez os nossos fazendeiros iriam ter pela frente o fantasma da superprodução, que, com o correr dos anos, se tornaria num verdadeiro martírio para os lavradores de café. Sem uma organização de classe definida, como sói acontecer ainda em nossos dias, os fazendeiros apelaram para o govêrno, também grande interessado no caso, desde que, há muito, o Brasil era o café, e assim, a partir dos princípios do atual século, iremos ver a intervenção oficial nos mercados cafeeiros nacionais, com o fito de regularizar, não só as culturas, proibindo novas lavouras, como também, ordenando o mercado de exportação, de modo a não deixar grandes estoques nas mãos do comércio mundial" (Araújo Filho, 1956).

Muito mais que o fator subconsumo, a razão principal da deflagração da primeira grande crise cafeeira foi então, como vimos, a desordenada expansão do plantio de café pelo interior do Brasil Sudeste, particularmente em terras do oeste paulista; crime que se diga de passagem, se repetiria, e por muitas vêzes, no século atual, à custa, sempre, do citado motivo e deixando ao fazendeiro poucos anos de vacas gordas. Se lembrarmos que êsse mesmo fazendeiro, nos poucos anos de bonança do comércio do seu produto, sempre gastou seus lucros sem parcimônia, às vêzes, mesmo com certa euforia, esquecendo-se de amparar as suas lavouras, de maneira a preservá-las melhor dos anos maus, teremos, em grande parte, a explicação dos lamentáveis períodos de crise cafeeira por que vimos passando há mais de 50 anos, com tôda as graves repercussões que elas acarretam, como as do momento presente, que se estendem há mais de seis anos.

É fato conhecido e, de uma certa maneira, até tradicional, o de os nossos fazendeiros de café sempre empregarem em outros negócios os lucros que auferiam com a venda das safras; excepcionalmente pensavam êles no ano seguinte, mesmo que fôsse de safra reduzida. Ao contrário, o normal é a ajuda pedida ao comissário, ao negociante forte da sua cidade, ao banco e, hoje, até ao govêrno, para fazer a sua colheita seguinte. Mas, ao cafèzal, às reformas de benfeitorias, a melhoria de nível de vida de seus trabalhadores, a um fundo de reserva em benefício da própria fazenda, poucos são os que empregam sobras da colheita anterior. Aliás, êste fato não é particular, apenas do fazendeiro do café, pois como sabemos, o senhor de engenho da Zona da Mata nordestina, há quatrocentos anos que o pratica sem nenhuma preocupação de atualizar sua mentalidade. Pelo contrário, sua posição atual foi agravada com o fato de se tornar, apenas, fornecedor de cana para as grandes usinas e, justamente, numa época de superprodução açucareira no país.

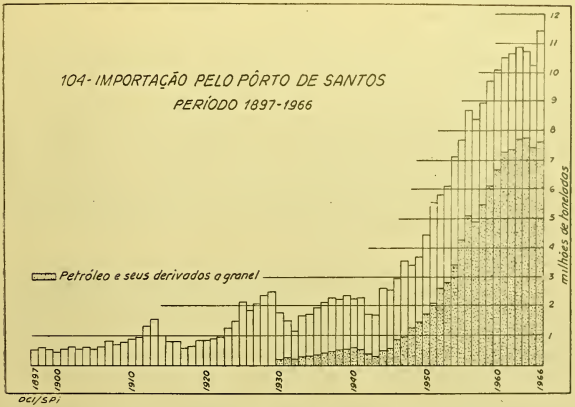


FIG. 39 — O gráfico de importação pelo pôrto de Santos — 1897-1966 — dá-nos uma idéia não só do total desta corrente de tráfego, como particularmente, a importância que foi tomando na mesma, a partir de 1930, o petróleo e seus derivados a granel. Bastante modestos até fins da década de 40, de então para cá foi tomando vulto na corrente importadora de maneira a concorrer, hoje, com mais de 2/3 do total da mesma em função, não só do aumento de consumo, como, também, da inauguração das refinarias de Cubatão e de Capuava.

É verdade que a partir da grande crise da década de 1930, quando uma boa parte dos fazendeiros tradicionais de café deixou de produzi-lo, já por substituir as suas lavouras por outros produtos, já por entregá-las aos credores, já por simples venda de sua propriedade, aquela mentalidade, que chamaríamos de tradição colonial, mudou muitos nos setores de produção de café, particularmente paulista. De então para cá, nas novas áreas que se foram abrindo para a formação de novas lavouras o sistema de trato de uma fazenda foi se transformando, bem como o número de propriedades médias e pequenas com café foi aumentando (casos típicos em trechos da Alta Paulista, Alta Araraquarense e Norte do Paraná). Agora o café não seria mais o produto rei nas áreas novas, pois outras lavouras, à guisa de sustentáculo para as horas de crise da lavoura do café, foram sendo criadas (algodão, amendoim, cereais), principalmente nos sítios e pequenas fazendas.

A Praça de Santos no Comércio do Café

A partir de fins do século passado, quando o pôrto de Santos superou o do Rio de Janeiro na exportação do número de sacas de café, já se havia estruturado na sua praça o que se chama até hoje de "alto comércio do café". Foi essa riqueza a criadora de uma classe de homens de negócios, a dos "comissários e dos exportadores de café", em tôrno da qual gravitariam todos os setores comerciais da cidade até 1929, quando sobreveio a grande crise econômica mundial que coincidiu com a segunda grande crise de superprodução cafeeira do Brasil.

A praça de Santos, interessando ao café, se enquadraria naquilo que Pierre George, na terceira parte de seu livro *Precis de Géographie Rural* (1963), que tem por título "Economie rural et organisation regionale", nomeia de "As cadeias técnicas". Na página 264, aponta aquêle renomado geógrafo que:

> "Entre la plantation ou le champ de culture spéculative et le marché de consommation nord-americain ou européen se déroulent des chaînes de relations techniques dont les différents maillons constituent des éléments importants de l'équipement régional. Le maillon initial est le centre commercial commum à plusieurs exploitations spéculatives où s'effectue la première concentration de produits ..... Second relais, le carrefous de pistes et des routes où convergent les camions, où passe le train, où l'on embarque les marchandises sur les chalandres fluviaux ..... Le troisième terme est représenté par les grands ports espécialisés: Accra pour le cacao, Dakar pour les huiles, Singapour pour le caoutchouc, Santos pour le café. Deux séries d'instalations spécifiques, les bourses et les bureaux de conditionnement, les agences maritimes, et d'autre part, les entrepôts et les bassins d'exportation. Le commerce y fait vivre une population de dockers, de coursiers et aussi de parasites gravitant autour du port. La présence d'un circuit d'argent attire toutes des formes de commerce, de change, courtage. Dans la mesure où les importateurs estiment avantageux de faire subir sur place une première transformation au produit brut avant de l'embarquer, le port possède ses industries, liées directement à sa fonction spécialisée. Et l'espoir d'y trouver du tra-

MADE IN U.S.A.

Santos - Áreas Funcionais do "Grande Centro Comercial"

SANTOS — AREAS FUNCIONAIS DO GRANDE CENTRO COMERCIAL — Nesta carta podemos observar a localização da maior parte das instalações portuárias de Santos — do armazém 1 ao 20 — o que vale dizer do Valongo, onde se construiram os primeiros 260 m de cais em 1897, até o Macuco por onde hoje se ampliam as instalações portuárias. Percebe-se perfeitamente as relações diretas do pôrto com o centro comercial da grande cidade através da Avenida Xavier da Silveira, trecho em que as instalações do pôrto se acham imprensadas entre a velha urbis e o estuário; do Paquetá em diante, no ponto em que está situado o Escritório de Tráfego das Docas a área das instalações vai se ampliando até o trecho em que se situam os grandes armazéns externos da concessionária do Pôrto e que se localizam num sítio conquistado ao mar à custa de vastos aterros de mais de 500 m de largura por mais de 2.000 de extensão.

Entre a Praça da República e a saída da cidade de Santos para São Vicente e Via Anchieta situa-se a do Alto Comércio do Café e Bancária, centralizada pelas ruas XV, do Comércio e Frei Gaspar. Aí localizam-se tôdas as firmas que negociam com café (casas comissárias e exportadoras), os bancos, as Agências de Navegação, a Alfândega, a Bôlsa do Café e os Armazéns que recebem os cafés chegados do interior e que serão preparados para exportação.

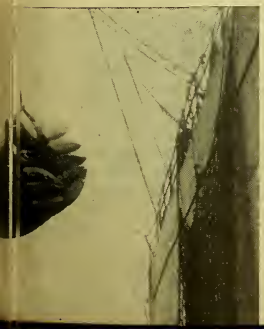
vail et un salaire va rapidement attirer vers les bidonvilles péripheriques ceux qu'une économie trop dure dans les villages de plantation a désespéré de la vie de pausan" .

O esquema acima descrito funciona para Santos até a década de 1930, após o que, o próprio desenvolvimento sócio-econômico do binômio São Paulo-Santos e de sua hinterlândia específica proporcionou uma pluralidade de funções, não só à cidade de Santos, como ao seu próprio pôrto. Contudo, no que diz respeito ao terceiro elo da cadeia apontada por Pierre George, isto é, a existência de portos especializados, Santos ainda se enquadra como um exemplo no campo do comércio do café, pois essa riqueza ainda é o principal produto, em valor, que se movimenta na sua praça e no seu pôrto, conforme já foi visto em capítulos anteriores da presente tese.

Num mapa funcional da cidade de Santos, na atualidade, pode-se perceber perfeitamente o que já se convencionou chamar de "a cidade", ou seja, a sua área comercial por excelência. Ela ocupa, justamente, o mesmo sítio da cidade colonial que Santos foi até o último quartel do século passado, se bem que hoje um pouco mais ampliado, graças aos trabalhos da construção do pôrto. É aquêle trecho apertado entre a porção norte do maciço Santista-Vicentino e o estuário, e onde está o antigo local que ainda ontem asilava restos dos outerinhos de Santa Catarina, em cujas bases e encostas se instalaram as primeiras construções da Santos quinhentista (atual praça da República e arredores).

Nesta área, que hoje pode ser delimitada pelas instalações da Santos a Jundiaí que vão desde a entrada da cidade, Saboó, à praça da Estação, e daí ao Paquetá defronte ao antigo escritório da Companhia Docas de Santos, perlongando o pôrto, atingindo a bacia do Mercado e seguindo pelo canal até a rua Senador Feijó, que já atinge as bases do Monte Serrat. Nesta área, assim delimitada, que hoje compõe todo o conjunto do que denominamos de "Grande Centro Comercial de Santos" (Araujo Filho, 1965 - pg. 56), está justamente encravada na sua porção mais central o que se convencionou chamar de "Área do Alto Comércio do Café", onde se encontram não sòmente tôdas as casas que comerciam com o produto (Comissárias e Exportadoras), como também a rêde bancária, a maioria dos armazéns que recebem os cafés chegados do interior e onde são êles rebeneficiados e preparados para a exportação, bem como as firmas que comerciam com a sacaria, a Bôlsa Oficial do Café, as casas dos despachantes oficiais, etc.

FIG. 40, 41, 42, 43, 44 e 45 — *A série de fotos focaliza aspectos do embarque do café para o exterior, desde a saída do armazém onde êle foi preparado de acôrdo com o gôsto do freguês, até o navio que o levará aos centros de consumo. Caminhões, guindastes, esteiras rolantes são hoje os meios mecânicos e rápidos da movimentação da nossa principal riqueza no seu maior pôrto exportador do mundo, dispensando assim os milhares de homens que até ontem eram necessários neste serviço. Fotos Antônio Lopes.*



Nesta área especializada nos negócios do café podemos perceber todo o mecanismo da preparação do produto para ser enviado ao consumidor estrangeiro. É assim que, tomando por exemplo teórico a organização de uma casa comissária, ou de uma casa exportadora, vemos: um escritório montado para atendimento dos fregueses que são, ao mesmo tempo os produtores da mercadoria no interior e os compradores para exportá-la, e onde se notam, além da parte contábil, um salão para a prova do tipo de produto, onde estão séries de mesas arredondadas e móveis com xícaras de café para provas e outras salas com prateleiras onde se encontram pilhas de latas de 300 gramas com amostras de tipo de café. Êstes escritórios, às vêzes, situam-se no primeiro andar de enormes prédios que têm, no térreo, o armazém acondicionador do produto e onde se encontram máquinas rebeneficiadoras. para o preparo definitivo do café a ser exportado. Assim, cada um dêsses escritórios prepara as chamadas ligas de café, de acôrdo com o gôsto do freguês, representado no caso pelas grandes firmas exportadoras, americanas, européias e até nacionais. No geral, êstes armazens acondicionadores, embora estejam na sua maioria no grande centro comercial, estão em prédios separados das respectivas firmas proprietárias. De qualquer forma, porém, ambos, escritórios e armazéns, situam-se numa faixa que vai da rua Caiubi ao início da Quinze de Novembro, na Praça Barão do Rio Branco, tendo o seu miolo na rua do Comércio, trecho da rua Quinze, entre a primeira e a Frei Gaspar, onde se encontra a maior densidade das firmas que comerciam com café, além da Bôlsa Oficial de Café e de uma boa parte da rêde bancária.

Ligadas a essa complexa organização dos negócios do café estão ainda as companhias de transporte que se responsabilizam pelo tráfego do produto da Estação Ferroviária aos armazéns e dêsses ao cais do pôrto, e que até a década de 1930 eram proprietárias de quase totalidade das centenas de carroças que então constituiam o meio mais comum e econômico para o citado trabalho, além de um número bem inferior de velhos caminhões de marca européia. Hoje, em virtude da evolução que houve nos métodos de negócio do café, de que falaremos mais adiante, também aquêles meios antigos de transporte desapareceram, substituídos que foram pelos grandes caminhões de origem norte-americana e nacional que, muitas vêzes traz a mercadoria diretamente do centro de produção ao cais do pôrto, prontas para o embarque. Ainda dentro dessa organização, podemos citar o entrosamento das casas exportadoras com as companhias de navegação, cujas agências também se situam dentro da área ainda há pouco delimitada, bem como as agências telegráficas internacionais,

de grande importância para o entrosamento dos negócios entre Santos e New York, Havre, Hamburgo, etc.

Esta organização dos negócios do café, cujas origens datam, conforme já vimos, do último quartel do século passado, vieram num crescendo e com um funcionamento perfeito até a década de 1930, quando da grande crise econômica mundial, representando para Santos o mesmo papel que as indústrias representariam para a capital paulista, no sentido da sua dinâmica de crescimento. E nem poderia ser de outra forma se lembrarmos da sua posição em relação à sua hinterlândia específica, pois "nos países exportadores, a necessidade de fiscalizar a classificação e as misturas dos diferentes tipos de café e a estrutura dos organismos comerciais e dos mercados financeiros, vieram reforçar a tendência à concentração geográfica que o traçado das vias de comunicação e a escassez de bons equipamentos portuários tornavam indispensável. O melhor exemplo é o do pôrto de Santos que permanece o grande pôrto de exportação de café brasileiro" (Monbeig, 1957).

Nos quarteirões "que compõem a área do "Alto Comércio do Café" excepcionalmente aparecem exemplos de prédios e casas com outras funções que não a citada; salvo, é claro, os bares, cafés e restaurantes, nos andares térreos dos prédios de escritório e que servem durante o dia à densa freguesia que ali trabalha. Pequenos lanches, almoços rápidos, refrigerantes, o clássico cafèzinho, além de bebidas em certa abundância, são os serviços prestados aos que se dedicam a êsse tipo de comércio. Nas ruas Visconde de São Leopoldo, de São Bento e em algumas de suas travessas, bem como nas proximidades da estação ferroviária, situam-se os que poderíamos chamar de segunda categoria, servindo mais aos ensacadores, transportadores, trabalhadores dos armazéns, etc. Já nas ruas do Comércio, Frei Gaspar e arredores do antigo Largo do Rosário (hoje Praça Rui Barbosa), existem os que servem a todos os que se dedicam ao alto comércio do café, aos bancários e visitantes da área, como os fazendeiros" (Araujo Filho, 1965).

No conjunto do Grande Centro Comercial, a área em aprêço destaca-se pela sua importância econômico-financeira na vida da cidade e no conjunto da hinterlândia específica do pôrto santista. Não vale, pois, pelo tamanho, mas, sim, pelo seu papel qualitativo. Embora no momento ela não apresente mais aquela euforia própria da movimentação da mais importante riqueza que até hoje se produziu no país, em virtude da crise por que vem passando o comércio do café, há quase uma década, bem como pela intromissão do Estado nos seus negócios (atitude da política do Instituto Brasileiro

do Café — IBC), contudo ainda se nota a sua importância, como sua influência na praça santista. Nos últimos meses os negócios da Bôlsa como que se paralisaram, e as transações das firmas de café decairam enormemente, causando isto prejuízos generalizados. Mas, pela lista das casas comissárias e exportadoras percebe-se que apesar de tudo o café ainda é o grande negócio em Santos, conforme podemos notar pelos dados abaixo, que demonstram a pujança do pôrto cafeeiro logo depois do término da Guerra, apresentando cifras de exportação que relembram anos áureos, anteriores à grande conflagração mundial, quando o pôrto atingia volumes acima de 50% do total exportado pelo país:

CAFÉ EXPORTADO, POR SAFRA, PELO PÔRTO DE SANTOS
(Em sacas de 60 quilos)

Safra	*Santos*	*Brasil*
1945-1946	11 819 433	16 847 056
1946-1947	10 340 536	15 128 846
1947-1948	10 823 810	16 759 764
1948-1949	11 337 048	18 270 176
1949-1950	9 658 393	17 475 089
1950-1951	8 519 653	16 969 778
1951-1952	7 719 150	16 654 238

Fonte — Revista do Comércio do Café — Rio de Janeiro, n.º 492, 1966.

Êsses seis anos que se seguiram ao armistício de 1945 demonstram que Santos ainda era o pôrto do café, e por onde se faziam os grandes negócios dêsse produto no país. A partir, porém, do início da década de 1950 a sua participação nos negócios do produto rei da exportação brasileira começa a declinar em favor de um nôvo pôrto concorrente que, modesto até meados da década anterior, começa a aparecer entre os quatro grandes exportadores brasileiros, sobrepujando Vitória, a partir de 1949-1950, se paralelizando com o Rio de Janeiro por tôda aquela década, superando-o a partir de 1961-1962, para se colocar, então, no segundo lugar como pôrto exportador de café do Brasil de Sudeste: Paranaguá. Essa pujança do pôrto paranaense resulta, não só do esfôrço que o Govêrno do Estado vizinho tem feito para melhorar as condições de relações entre o Norte produtor e o Litoral, como também de um aspecto econômico particular, o das firmas exportadoras de Santos que dominam de modo absoluto naquela praça, terem desde há uns quinze anos atrás preferência pela mesma, em virtude de vantagens oficiais oferecidas no que diz respeito à cobrança de impostos. Tal fato, acaba também

redundando, embora em proporções menores, em vantagens para portos secundários, como Niterói e Angra dos Reis.

De qualquer forma devemos convir que apesar de Paranaguá poder ser considerado como uma espécie de projeção do pôrto de Santos para os negócios do café, êsse tem no último decênio como que acompanhado o decréscimo apresentado pelo próprio país, no que tange à exportação do seu principal produto, conforme podemos perceber pela tabela abaixo:

CAFÉ EXPORTADO, POR SAFRA, PELOS PORTOS DE SANTOS E PARANAGUÁ

(Em sacas de 60 quilos)

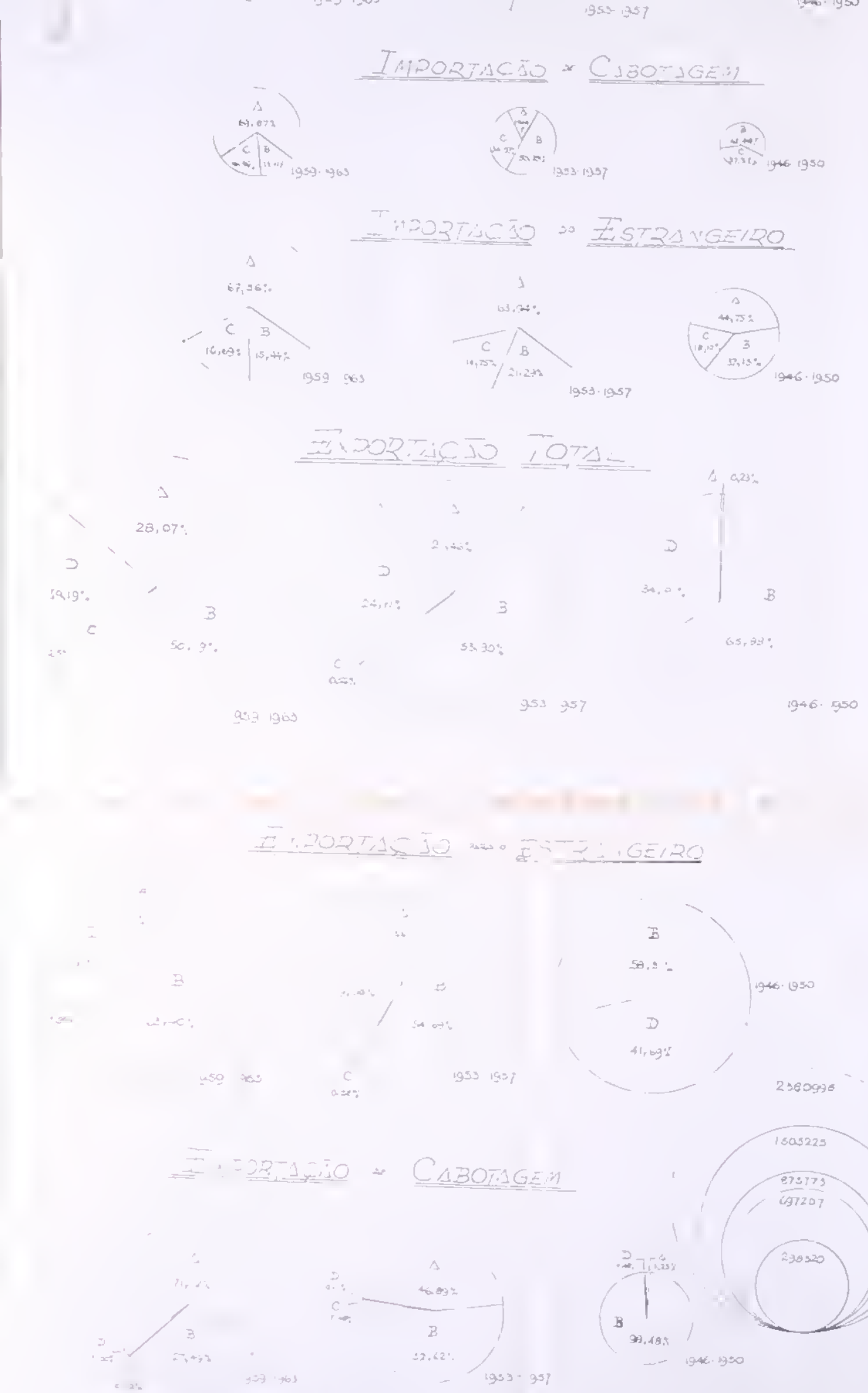
Safra	*Santos*	*Paranaguá*	*Brasil*
1952-1953	7 785 763 (50,8%)	3 432 438	15 278 387
1953-1954	6 707 234 (46,4%)	3 018 771	14 705 874
1954-1955	5 678 316 (50,0%)	1 072 453	11 148 667
1955-1956	8 086 633 (46,7%)	3 031 204	17 373 066
1956-1957	8 334 424 (54,5%)	2 803 529	15 218 682
1957-1958	7 095 713 (50,7%)	1 926 300	13 980 252
1958-1959	5 007 602 (32,8%)	4 438 681	15 257 323
1959-1960	7 769 035 (40,5%)	3 308 070	19 147 304
1960-1961	7 760 658 (43,5%)	2 529 504	17 813 737
1961-1962	8 355 948 (42,5%)	4 795 894	19 587 394

Fonte — *Revista do Comércio do Café* — Rio de Janeiro, n.º 492, 1966.

No Brasil de Sudeste, que conforme sabemos, produz e exporta mais de 95% do café do país, podemos destacar as diferentes áreas de produção, bem como os respectivos portos exportadores. No período atual, de 1957 a 1966, para um total de 266 152 631 de sacas produzidas pelo país, exportaram-se 158 411.117 sacas, o que nos mostra, perfeitamente, o estágio de superprodução de café em que se encontra o Brasil nesta última década. De fato, daquele total de produção sobraram no país 107 741 514 sacas que na realidade seriam hoje pouco mais de 57 milhões de sacas de sobras existentes, se dermos para o consumo interno a média de 5 milhões de sacas anuais. Sabemos, porém, que essas sobras ultrapassam, hoje, a casa dos 60 milhões de sacas, quantia bastante extraordinária, se levarmos em consideração a cada vez maior concorrência estrangeira nos mercados de consumo.

Se analisarmos aquêle total de produção por áreas veremos que quase 80% do mesmo estão nos trechos paulista e paranaense, que, respectivamente, concorreram com 33,4% e 45,70%, cabendo às áreas mineiras da Mata e Sul de Minas

Fig. 46, 47 e 48 — *Seqüência de três fotografias da primeira década do século atual, mostrando os meios então utilizados para a movimentação de milhões de sacas de café dos armazéns, dos comissários e dos exportadores para o cais do pôrto. Além das carroças puxadas por parelhas de burros e que não entravam no pátio interno do cais do pôrto, havia as centenas de homens em fila indiana para a baldeação das sacas de café do pátio externo aos porões dos navios. Era comum um homem levar de cada vez duas sacas de café, sustentadas nos ombros.*



No movimento total do Pôrto de Santos, percebe-se a importância cada vez maior da corrente importadora, que se aproxima, no último qüinqüênio dos 80%. No movimento geral, de 1946-1963, ou seja, três qüinqüênios (1946-50, 1953-57, 1959-63), verifica-se uma estrutura diferente em relação dos granéis líquidos que, com menor de 1/4 do movimento total do pôrto no primeiro qüinqüênio, aproxima-se dos 2/3 no último período, ultrapassando, assim de muito, a carga geral que, com quase a metade do movimento até 1946-1950, vem para menos de 1/3 em 1959/1963. É de grande a posição cada vez mais inferior do café no movimento geral do pôrto nos três respectivos qüinqüênios, passando de pouco mais de 10 % no princípio dêles para 1,29 % no último. Os granéis sólidos conservam-se numa posição equilibrada.

Se tivermos em consideração a importação Total feita pelo Pôrto de Santos, teremos que a posição dos Granéis líquidos ressalta ainda mais, tratando-se 2/3 da média no último qüinqüênio, na corrente importadora. No que se refere à Carga Geral, o processo foi inverso, pois passa de 42,5 % no primeiro qüinqüênio para 14,53 no último. Como no movimento total do pôrto, os granéis sólidos, no que se refere à corrente importadora, permaneceram sempre com uma quantidade inferior a 1/4.

Na corrente importadora percebe-se não só a importância total dos granéis líquidos como a sua ascensão cada vez mais nos três qüinqüênios, ultrapassando os 2/3 da corrente no último período. A carga geral, que, embora diminuindo do primeiro para o último qüinqüênio, permanece então estável a importação de granéis sólidos.

No movimento de cabotagem também há a predominância da importação em função particularmente dos granéis líquidos no último qüinqüênio, bem como uma parcela ponderável dos granéis sólidos. Enquanto a carga geral que representava a metade do movimento no último qüinqüênio passa para menos mais de 10 % no último período.

Quanto à corrente exportadora percebemos a importância da carga geral que, embora diminuindo do primeiro para o último qüinqüênio ainda ultrapassa a metade da movimentação. E, no que se refere ao café, mostra a sua principal e quase única riqueza de exportação, pois a sua queda continua nos últimos 20 anos, passando de pouco mais de 1/3 no primeiro qüinqüênio para menos de 1/5 no último. Por último deve-se a importância cada vez maior dos granéis líquidos, praticamente inexistentes na corrente exportadora no período de 1946-50 e que aparece com mais de 1/5 de 1953-57 e com mais de 25 % no qüinqüênio de 1959-63.

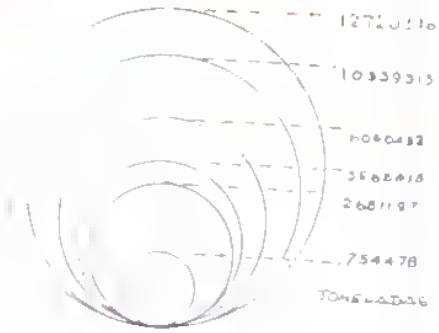
Também no movimento exportador de cabotagem a carga geral que predominava de modo absoluto no primeiro qüinqüênio (98,48%) e que a nada no segundo ultrapassava a metade do movimento, cai para menos de 1/3 no último, e os granéis líquidos com apenas 1,21% no primeiro qüinqüênio vão para 71,12 % no último, numa verdadeira inversão de papéis. Ressalta-se ainda, a pequena importância dos granéis sólidos.

Os gráficos acima relevam, tanto na importação como na exportação, o movimento de mercadorias com o estrangeiro e com os portos nacionais. Com o estrangeiro percebemos a importância da exportação da Carga Geral que se aproxima no último qüinqüênio citado, dos 2/3 da movimentação, cabendo o segundo lugar ao café embora esta riqueza venha decrescendo na sua percentagem a partir de 1946-1950. Os granéis sólidos e líquidos inexistem na corrente exportadora no primeiro qüinqüênio, já aparecem no último com 20% da movimentação exportadora, particularmente por minério de ferro, manganês e óleos vegetais.

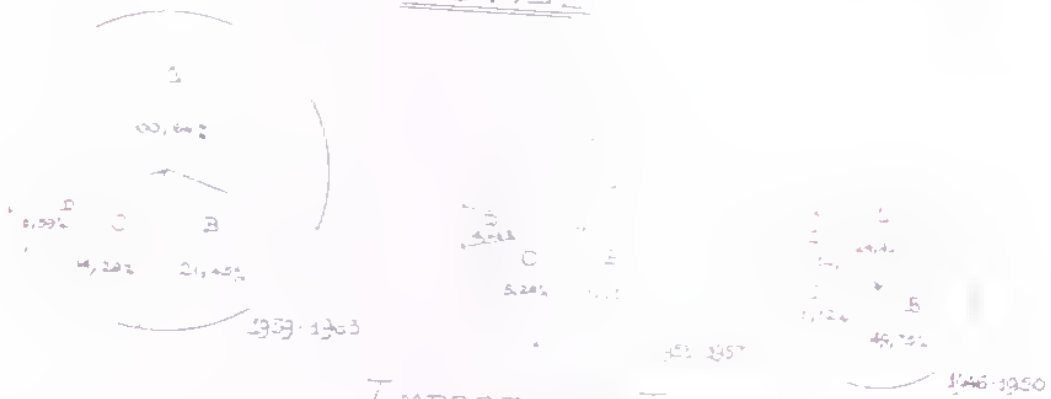
Observação: A granéis líquidos, B carga geral
C granéis sólidos, D café

PORTO DE SANTOS

MOVIMENTO GERAL



TOTAL



IMPORTAÇÃO

[illegible] corrente exportadora percebemos a importância da carga geral [illegible] a metade da movimentação. E, no que se refere ao café, [illegible] continua nos últimos 20 anos, passando de pouco mais de 1/3 no [illegible] e a importância cada vez maior dos granéis líquidos, praticamente [illegible] com mais de 1/5 de 1951-57 e em mais de 28% no quinquênio de 19[illegible] [illegible] no movimento exportador de cabotagem a carga geral que predominou [illegible] no segundo ultrapassou a metade do movimento, cais para [illegible] no último numa verdadeira inversão [illegible] Ressalta-se ainda, a pequena importância dos granéis

[illegible] gráficos acima retratam, tanto na importação como na exportação, [illegible] Com o estrangeiro percebemos a importância da C. [illegible] mentação cabendo o segundo lugar ao café embora esta riqueza se [illegible] líquidos e líquidos, inexistentes na corrente exportadora no primeiro [illegible] particularmente por minérios de ferro, manganês e óleos [illegible]

[illegible] Geral que se aproxima no último quinquênio citado, dos 2/3 [illegible] 1946-1950. Os [illegible] já aparecem no último com 70% da movimentação

Observação A granéis líquidos B carga geral
C granéis sólidos D café

A tabela abaixo, que de maneira mais concreta, expressa o que acabamos de dizer, dá-nos também cifras referentes à produção por Estados, bem como as respectivas porcentagens, que nos permite extrair outras conclusões:

PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL

Produção de café (em sacas de 60 quilos) — Período de 1957-1966

Estados	*Período 1957-1966* *	*Porcentagem*
SÃO PAULO	88 851 503	33,40
MINAS GERAIS	28 963 318	10,90
PARANÁ	121 652 447	45,70
ESPÍRITO SANTO	19 010 745	7,10
OUTROS	7 674 618	2,90
TOTAL	266 152 631	100,00

* 1957 — 2.º semestre
1966 — 1.º semestre

Exportação de café (em sacas de 60 quilos)

Portos	*Período 1957-1966* *	*Porcentagem*
SANTOS	66 212 357	41,70
RIO DE JANEIRO	29 139 765	18,40
PARANAGUÁ	37 348 757	23,50
VITÓRIA	11 999 908	7,60
ANGRA DOS REIS	6 305 891	4,00
NITERÓI	4 621 115	3,00
OUTROS	2 783 324	1,80
TOTAL	158 411 117	100,00

* 1966 — até outubro

Fonte — Francisco Giraldes Filho — "A política cafeeira em discussão" in "O Estado de São Paulo" — 5 de março de 1967.

São Paulo, que produziu 33,40% do total nacional, vê o seu pôrto exportador apresentar um movimento de 41,70%, o que nos leva a confirmar que a hinterlândia específica de Santos ultrapassa o território paulista, atingindo o Norte do Paraná, o Sul de Minas Gerais, o Triângulo Mineiro e, já mais remotamente, sul de Goiás e sul de Mato Grosso. Ocorre justamente o oposto com o pôrto de Paranaguá, cujo movimento de café foi, no último decênio, de 25,5%, enquanto o Estado do Paraná produziu 45,70% do total brasileiro. Os demais portos, salvo Vitória, cuja hinterlândia é bem delimitada (centro-norte capixaba), exportam café oriundos de zonas diferentes; o Rio de Janeiro, por exemplo, apesar de

ter a base de sua exportação de café na Mata Mineira e no sul Capixaba, recebe cafés também de Minas, de trechos paulistas e até do Norte do Paraná.

Mais de uma centena de firmas comissárias e exportadoras têm sede na praça de Santos. Dessas predominam, hoje, pela sua importância as seguintes, de acôrdo com artigo na página econômica do jornal "Fôlha da Manhã", de 11 de dezembro de 1960, e cujas médias de movimentação da exportação de café pelo pôrto de Santos foram, no decênio que vai de 1950-1951 a 1959-1960:

Firmas	*Sacas*
American Cofee	6 068 438
Anderson Clayton & Cia. Ltda.	5 031 378
H. La Domus Com. Exp. S.A.	4 099 313
Leon Israel Agr. e Exp. Ltda.	3 402 676
Hard Rand Exp. Imp. Ltda.	3 355 589
Casa Exp. Naumann Gepp S.A.	3 168 648
Malzoni S.A. Com. Exp.	3 068 461
Lima, Nogueira S.A. Com. Exp.	2 627 831
Silveira Freire S.A. Exp. e Imp.	2 422 606
Cia. Prado Chaves Exportadora	2 115 354
TOTAL	35 360 294

Fonte — George Gordon Patton e Centro do Comércio do Café do Rio de Janeiro.

Dos 73 000 000 de sacas de café exportadas pelo pôrto de Santos no decênio citado quase 50% o foram pelas dez firmas acima, das quais as seis primeiras, que são estrangeiras, concorreram com 34% do total de Santos no referido decênio.

Até princípios do século, o domínio na exportação de café pelo pôrto de Santos pertencia a firmas européias, de Hamburgo, do Havre, de Antuérpia, de Roterdan; depois êsse domínio passou a firmas norte-americanas, embora as européias continuassem representando certa importância. De qualquer forma, é digno de nota o fato de o brasileiro não ir além do seu próprio pôrto para vender a sua principal riqueza. Parece-nos isto um dos aspectos principais da política negativa que vimos fazendo neste século, esperando que os compradores venham a nossa casa, ao invés de irmos à sua procura como em geral acontece no comércio internacional. É êste mais um exemplo daquêle caráter colonial que a nossa exportação apresenta conforme vimos dizendo nos vários capítulos de nossa tese.

Às Intervenções Oficiais nos Negócios do Café

Após havermos visto nos dois itens anteriores a estrutura do comércio do café e o lugar ocupado pela "Praça de Santos" nesse comércio, vejamos as razões que levaram às intervenções oficiais nos negócios do café, a partir da primeira década dêste século, em função, particularmente dos "períodos de crise" ocorridos em virtude da superprodução. De fato, até fins do século XIX, a expansão da lavoura cafeeira pelo Brasil de Sudeste se fizera de acôrdo com a demanda do produto nos mercados de consumo. Na última década do século, porém, em virtude de preços melhores e, ao mesmo tempo, de uma euforia econômico-financeira, em virtude do que se chamou de "Encilhamento", grandes plantações de café se fizeram, particularmente no interior paulista, que, meia dúzia de anos depois, já no raiar do século XX iriam chegar ao apogeu da sua produção, conforme teremos ocasião de ver. Como o mercado de consumo não aumentasse nas mesmas proporções, era mais do que natural que, num dado momento, os portos exportadores se saturassem do produto. Daí para uma superprodução foi um pulo, dando origem à primeira grande crise no comércio do café brasileiro, e, conseqüentemente, a primeira intervenção do govêrno num negócio que até então vinha sendo dirigido pela iniciativa particular há cêrca de 80 anos.

Deflagrada a primeira crise no comércio do café, apelaram os fazendeiros e os negociantes do produto para o govêrno, outro imediato interessado na sua debelação. Já em 1901, após longos debates sôbre como atacar o problema — quando então apareceram pela primeira vez as opiniões sôbre a destruição de partes das colheitas, bem como arrancamento de uma certa porção de cafeeiros, etc. — fêz-se uma lei no Estado de São Paulo, que ficou conhecida como "de limitação cultural do café", através da qual proibiam-se novas plantações pela vigência de 4 anos. Embora não se possa afirmar com precisão que a referida lei foi respeitada *in totum* nas várias áreas cafeeiras do Estado, passados aquêles 4 anos, ela foi renovada por mais 4, como medida acertada. Pelo menos, nos primeiros momentos da sua vigência, ela serviu para pôr côbro às agitações nas fazendas paulistas, cujos colonos, na maioria estrangeiros, vinham criando sérios embaraços aos patrões, desde que êstes, em razão da crise, estavam em atraso nos seus pagamentos contratuais. Ora, como os colonos só se submetessem àqueles atrasos com a condição de os patrões plantarem novos cafèzais, onde êles podiam, por alguns anos (os primeiros 4 ou 5, em geral), cultivar cereais, com grandes lucros, a referida lei veio pôr, assim, um paradeiro àquele

estado de coisas, pois o fazendeiro teria agora no que se estribar para não aceitar mais as imposições dos colonos (DNC, 1934).

Nos outros Estados cafeeiros, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais (particularmente a zona da Mata), a repercussão da crise era menor, em virtude dos tratos das fazendas serem à base da meação e, portanto, os fazendeiros só pagarem o seu pessoal de trabalho com a metade do café colhido, e só depois da colheita.

Mas, a proibição de novas culturas não impedira que as grandes plantações do fim do século entrassem agora em franca produção, pesando ainda mais nas já enormes safras. Para o ano agrícola de 1906/1907, só a colheita paulista fôra de 15 408 000 sacas para um consumo mundial de 16 000 000 (Simonsen, 1940). Algo mais que não apenas a limitação de novas plantações seria necessário fazer, desde que a ruína da lavoura se prenunciava a olhos vistos. Estava-se então em pleno apogeu da hegemonia paulista na produção brasileira de café; daí serem neste Estado muito mais graves as repercussões da crise. Daí também, partirem de São Paulo, não só o grito de alarme, como as idéias e os planos para a solução do problema. Dirigia o governador Jorge Tibiriçá, agrônomo e fazendeiro, e por isso, grande conhecedor dos problemas rurais. Além do mais, era um estadista na acepção da palavra, e portanto, mais que à altura da missão para a qual fôra chamado, desempenhar o papel de mentor das discussões e das realizações dos planos para a debelação da crise cafeeira. Planos que, postos em prática, deram como resultado a primeira intervenção do govêrno nos negócios do café. Chegado àquele estado de saturação do produto nos mercados exportadores, particularmente no de Santos, com os preços caindo dia a dia, não se encontrou outro caminho senão o da "intervenção oficial" no seu comércio, já que os erros cometidos o haviam sido pelos próprios fazendeiros, dos quais, tanto o govêrno da República, como o do Estado de São Paulo, eram lídimos representantes. O preço do café caía em menos de dois anos de 5 mil réis por 10 quilos para 4 mil réis e 3 mil réis, causando assim enormes prejuízos aos que se dedicavam aos negócios do café.

"Apesar do presidente Rodrigues Alves, então supremo magistrado da nação, estar investido de podêres para intervir nos negócios do café; de acôrdo com a resolução do Congresso, de 30 de dezembro de 1905, não quiz agir de imediato, prêso aos princípios da valorização da moeda, desde que a ação do govêrno, no caso, consistia antes de mais nada, na aquisição de um empréstimo externo, com o qual pudesse jogar para a "valorização do café" (DNC, 1934).

A lei n.º 1 452 votada pelo Congresso em 30 de dezembro de 1905, em seu artigo 2.º, n.º 10, dizia: "É o presidente da República autorizado a entrar em acôrdo com os Estados cafeeiros para: a) regular o comércio do café; b) promover a sua valorização; c) organizar e manter um serviço regular e permanente de propaganda do café, com o fim de aumentar o seu consumo. O govêrno federal poderá endossar as operações de crédito que, para êsse fim fizerem os govêrnos dos Estados interessados..." (Soares Junior, Rodrigo, 1953).

Os paulistas porém, liderados por Jorge Tibiriçá; iriam agir, mesmo sem o apoio do presidente. Por todo o ano de 1905 fizera o governador de São Paulo um verdadeiro trabalho de sondagem política e de aquisição de adeptos nos Estados cafeeiros, especialmente em Minas Gerais e no Rio de Janeiro. Enquanto assim procedia internamente, ao interior enviava Tibiriçá um emissário para averiguar em que pé estavam as lavouras de café dos nossos concorrentes. Após percorrer tôda a área cafeeira da América Espanhola, única região que poderia trazer receios quanto à expansão das suas lavouras, volveu o enviado de Tibiriçá trazendo a notícia da fraqueza de cafèzais que não poderiam, em curto prazo, fazer frente aos brasileiros.

O governador de São Paulo tratou então de pôr em prática um plano de valorização do café baseado nas idéias e conselhos do comendador Alexandre Siciliano, grande industrial e banqueiro na capital paulista. Êsse plano se resumiria na compra e retenção, por parte do govêrno, do excesso de café disponível nos mercados exportadores do país, pelo prazo que se julgasse necessário. O dinheiro para êsse empreendimento de vulto, de milhões de sacas, seria tomado por empréstimo, de capitalistas nacionais ou estrangeiros. Isto pôsto, foram convidados os governadores mineiro e fluminense a se reunirem com o paulista, na cidade de Taubaté, onde se tomariam as medidas definitivas sôbre o assunto. Assim, a 26 de fevereiro de 1906, Jorge Tibiriçá por São Paulo, Francisco Sales por Minas Gerais e Nilo Peçanha pelo Estado do Rio de Janeiro, assinaram o "Convênio de Taubaté" a mais importante resolução interestadual que se tomara, até então, para solução dos problemas cafeeiros. Os três Estados ficavam na obrigação de sustentar um preço mínimo para o café, nos mercados nacionais, desde que não fôssem inferiores ao tipo 7, e ao mesmo tempo, comprariam os volumes de sacas, em excesso ao mercado normal do produto. Para isso negociariam um empréstimo externo de 15 milhões de libras esterlinas com garantia do govêrno federal. Êste, por sua vez, com autorização do Congresso Nacional, criaria a chamada caixa de conversão, que, a uma taxa préfixada, emitiria papel

moeda conversível em ouro. Surgindo dificuldades na execução do Convênio, principalmente porque o presidente Rodrigues Alves não lhe era favorável, os Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro não cumpriram o prometido, depois que o govêrno federal endossou a operação financeira delineada. São Paulo, o maior interessado no problema, teve assim de agir sòzinho para defender a sua riqueza, que era também a do Brasil, e arcar com as responsabilidades do negócio.

Os Mercados de Consumo

O comércio do café no mundo não tem mais que três séculos de existência, pois, foi sòmente em meados do século XVII que, através dos árabes — os produtores de então — a rubiácea alcançou os portos europeus de Génova e Marselha, de onde seria vendida aos primeiros consumidores, os italianos e franceses (Taunay, 1929). Aprovando bem como bebida estimulante e reconstituinte, o café passou a concorrer com as bebidas tradicionais do europeu, o vinho e o chá e em princípios do século XVIII já havia atingido como produto comercial todos os países da Europa Centro-Ocidental e Mediterrânea. Êle, que até o século anterior fôra cultivado sòmente pelos árabes, nas exíguas áreas irrigadas dos altos platôs do Iemem, expandiu-se em largas culturas comerciais, por trechos da Ásia das Monções, da Índia e Ceilão até a Insulíndia, levado pelos holandeses. Por todo aquêle século e primeira metade do XIX, foram os batavos os maiores produtores e comerciantes de café, seguidos dos franceses e dos inglêses.

Por volta de 1830 o Brasil passou a concorrer com as seculares áreas produtoras de café do Oriente, elegendo êste produto como a sua maior riqueza. De fato, quando da permanência, em nossa terra, da Família Real Portuguêsa, o Brasil passava por um verdadeiro período de transição na sua vida econômica. Êle, que fôra por todo o século anterior o maior produtor de ouro no mundo, estava agora, no princípio do século XIX, reduzido a uma parca exportação de açúcar, com um futuro econômico incerto, diante de si. Era preciso encontrar um produto que representasse, de fato, um importante e seguro papel no seu mercado exportador. Ora, êste produto, percebeu-o D. João VI, ainda quando príncipe regente, seria o café, que há quase um século chegara ao Brasil, através de Belém do Pará, mas que não conseguira ainda se expandir, e cair no agrado dos agricultores brasileiros. Com o aumento dos mercados de consumo na Europa

e, agora, na América do Norte, onde os Estados Unidos passaram a preferir o café desde a guerra da independência, viram os nossos patrícios que os conselhos de D. João VI eram perfeitamente aceitáveis.

Por volta de 1825, quando os brasileiros iniciavam os primeiros passos no comércio do café, o mundo já consumia um milhão e meio de sacas dêste produto, consumo que chegaria em meados do século a mais de quatro milhões e meio (Taunay, 1939; Simonsen, 1940). Então o Brasil estava produzindo e exportando 40% do total de café comerciável no mercado mundial, o que mostra o grau de expansão das suas lavouras em um quarto de século, estimulada pela procura cada vez maior da bebida. Em fins do século XIX o domínio da produção brasileira era absoluto, com mais de 70% do café comerciável, com os Estados Unidos na dianteira, como nossos maiores compradores. Como êste país não cobrasse impostos de importação sôbre o café, e sua população crescesse extraordinàriamente naqueles tempos, podemos avaliar a importância dêsse mercado consumidor para a expansão das nossas lavouras de café por todo o século XIX.

No século atual o problema dos mercados de consumo não se apresenta com aquelas vantagens do passado para o alargamento das áreas cafeeiras do Brasil. Se o plantio de cafezàis novos continuou por tôda esta primeira metade do século, a ponto de serem avassaladas tôdas as terras aproveitáveis do Estado de São Paulo e parte das chamadas "zonas velhas", de "terras cansadas", do que pròpriamente a pedido de novos consumidores. Êstes não apareceram mais neste século, pois os compradores de café atualmente são os mesmos de há 100 anos atrás. E se o consumo absoluto aumentou, foi porque a população dos países compradores também aumentou. Apesar de tudo, o Brasil perdeu a posição de primazia que ocupava no mercado, pois ao invés de continuar fornecendo 70% do consumo mundial, não chega hoje a mais de 38,3%. É que, além de novos e cada vez mais importantes concorrentes nos mercados mundiais, devido à conduta do próprio Brasil, êste país, quando foi senhor quase absoluto das vendas de café, jamais deu valor à propaganda, que é a alma do negócio. Ao invés de, à medida que expandia suas lavouras, ir tornando conhecido o seu produto, não só entre os compradores tradicionais, mas, principalmente entre os povos que ainda não bebem café, como os eslavos, os do Oriente Médio e, sobretudo, os orientais, o Brasil dormiu sôbre os louros conquistados, não cogitando do dia de amanhã. E o resultado aí está; embora o consumo mundial de café tenha passado, num século, de 4 e meio milhões de sacas, para 47 milhões, isto é, tenha crescido de 10 vêzes, o Brasil não chega

a concorrer para a metade daquele consumo, êle que tanto se valera dos mercados externos para a sua primeira grande expansão cafeeira.

De 1947 em diante, quando uma nova superprodução se esboçou, no horizonte cafeeiro do Brasil em virtude da ampliação das lavouras na década em curso, os problemas dos mercados de consumo se complicaram, pois agora, não mais os latino-americanos eram os únicos concorrentes, mas também, e principalmente, os africanos, apesar dos seus cafés inferiores. E, como das outras crises cafeeiras da primeira metade do século, o brasileiro continua procurando sempre os caminhos mais complicados, na esperança de resolver os problemas atuais. O resultado é que, nos últimos cinco anos, estamos cada vez mais perdendo os nossos velhos mercados, e transformando-nos em meros fornecedores residuais da rubiácea, com quantidades que mal ultrapassam um têrço do consumo mundial (35%)!. Não conseguimos nem completar as quotas que nos têm cabido nos acôrdos Internacionais do Café, assinados nos ultimos anos, particularmente após a criação da OIC (Organização Internacional do Café), com sede em Londres, a partir de 1963, e por intermédio da qual, os países produtores e a maior parte dos países compradores, se comprometeram, numa ajuda mútua, não aviltar os preços do café verde, através de quotas de exportação. Mas o Brasil, o primeiro membro da organização, seu idealizador, e um dos seus dirigentes executivos, não sòmente cometeu o êrro de aceitar uma quota máxima bem abaixo da metade do consumo mundial vigente (Consumo mundial 45 milhões de sacas, quota brasileira 18 milhões de sacas), como, o que é pior, não conseguiu, a partir de então, completar a sua quota no final dos anos comerciais do produto.

A política do IBC, feita mais no sentido de tirar o máximo proveito possível para o govêrno federal, a custa da "quota de sacrifício", tem causado grandes prejuízos à lavoura e comércio do café, bem como especialmente ao próprio Pôrto de Santos, o melhor organizado para a exportação da nossa mais importante riqueza. O que, em última análise, causa a diminuição cada vez maior na posição do Brasil nos mercados internacionais do café, conforme vimos, através de exemplo citado no presente capítulo.

TABELA 7

PÔRTO DE SANTOS

Participação da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí no transporte de cargas exportadoras pelo Pôrto de Santos

(Em Toneladas)

ANOS	Exportação por Santos	Transportado pela E.F.S.J.	% da E.F.S.J.
1940	1 558 789	1 405 850	90,18
1941	1 546 648	1 280 149	82,76
1942	1 144 427	1 056 545	92,32
1943	1 219 610	1 067 889	87,55
1944	1 518 521	1 342 518	88,40
1945	1 536 472	1 436 020	93,46
1946	1 907 096	1 745 359	91,51
1947	1 594 581	1 454 384	91,20
1948	1 642 332	1 139 486	69,38
1949	1 505 152	1 022 648	67,94
1950	1 356 302	900 576	66,39
1951	1 633 333	1 025 378	62,77
1952	1 181 290	738 185	62,48
1953	1 224 351	794 278	64,87
1954	1 312 441	871 142	66,37
1955	1 722 448	1 175 841	68,26
1956	2 099 564	1 493 786	71,14
1957	2 413 129	1 694 984	70,24
1958	2 237 189	1 436 824	64,22
1959	2 602 360	1 697 092	65,21
1960	2 305 454	1 337 454	58,01
1961	2 448 528	1 466 276	59,88
1962	2 136 027	1 486 869	69,60
1963	2 412 610	1 171 711	48,56
1964	1 528 114	915 624	59,52
1965	2 698 645	1 725 978	63,95

FONTE: Coord. Estat. da RFFSA Estrada de Ferro Santos a Jundiaí.

A Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, antiga São Paulo Railway, responsabilizou-se pelo transporte de mercadorias entre São Paulo e Santos até meados da década de 30 quando, então passou a funcionar o ramal Mairinque-Santos da Estrada de Ferro Sorocabana construído para desafogar o saturado tráfego da primeira ferrovia de São Paulo. Entretanto, nem o citado ramal e menos ainda o velho "Caminho do Mar" recuperado na década de 20, contribuíram como se esperava para minorar os contínuos congestionamentos da ainda ferrovia dos inglêses. Isto é verdade se virmos os dados estatísticos da tabela acima; por êles percebemos nìtidamente o domínio quase que absoluto do tráfego pela EFSJ até 1947, quando da inauguração da Via Anchieta que daí por diante passa a contribuir com seu quinhão no transporte de mercadorias, bem como no de passageiros, desafogando, assim a velha ferrovia dos inglêses. De 91,2% de contribuição sôbre o total de cargas transportadas para exportação pelo Pôrto de Santos a EFSJ passa a contribuir com 63,95% no ano de 1965, o que vem demonstrar o papel particular da moderna rodovia de pista dupla que hoje liga São Paulo a Santos.

TABELA 8

CAFÉ EXPORTADO, POR SAFRA, PELOS PORTOS DE:

(Em sacas de 60 quilos)

SAFRA	Santos	Rio de Janeiro	Vitória	Paranaguá	Brasil
1907–1908					
1908–1909					12 953 630
1909–1910					12 561 163
1910–1911					13 712 157
1911–1912					11 820 578
1912–1913					11 908 825
1913–1914					12 060 092
1914–1915					14 017 756
1915–1916					13 373 884
1916–1917					15 435 387
1917–1918					12 271 843
1918–1919					9 935 334
1919–1920					19 371 587
1920–1921					10 972 189
1921–1922	8 278 208	3 356 823	609 459	67 893	11 822 382
1922–1923	8 278 208	3 356 823	609 459	67 893	12 633 727
1923–1934	10 192 760	4 216 743	625 232	32 200	12 413 660
1924–1925	8 018 137	3 143 728	861 191	41 059	15 044 520
1925–1926	9 482 605	3 638 260	814 673	175 259	13 197 627
1926–1927	9 871 737	3 441 785	769 593	86 888	14 189 776
1927–1928	10 000 415	3 656 386	1 321 445	443 343	14 304 503
1928–1929	8 808 400	2 799 642	946 652	329 916	15 714 199
1929–1930	9 586 494	2 805 542	1 530 661	592 528	13 289 222
1930–1931	10 097 578	4 503 714	1 862 270	353 646	15 237 907
1931–1932	9 682 284	3 602 447	1 297 141	276 196	17 839 805
1932–1933	6 550 831	3 746 692	1 452 079	61 374	15 548 714
1933–1934	11 328 485	2 784 019	1 256 080	259 488	12 411 225
1934–1935	9 251 409	2 488 912	1 446 695	190 911	16 224 053
1935–1936	10 572 647	2 891 912	1 492 553	458 660	13 772 253
1936–1937	8 787 182	1 887 439	1 262 513	383 012	15 090 200
1937–1938	9 438 316	2 604 696	1 447 829	690 388	13 598 839
1938–1939	11 108 735	2 960 060	1 315 699	514 917	15 148 961
1939–1940	9 963 450	3 100 840	1 187 830	607 956	16 852 345
1940–1941	8 829 191	2 079 963	574 599	561 311	15 646 332
1941–1942	5 888 823	1 599 184	640 850	316 192	12 899 965
1942–1943	4 725 071	1 916 185	299 936	203 962	0 138 465
1943–1944	9 658 402	2 477 251	609 282	210 475	7 513 499
1944–1945	9 504 906	2 316 487	935 376	280 964	13 350 537
1945–1946	11 819 433	2 786 689	1 410 534	280 827	13 446 407
1946–1947	10 340 536	2 702 630	1 067 258	682 627	16 847 056
1947–1948	10 823 810	3 232 585	1 275 291	1 084 208	15 128 846
1948–1949	11 337 048	4 357 899	932 075	1 339 667	16 759 764
1949–1950	9 658 393	4 158 046	1 351 752	1 800 094	18 270 176
1950–1951	8 519 653	4 289 143	852 037	3 016 800	17 475 089
1951–1952	7 719 150	4 702 477	959 305	2 830 470	16 969 778
1952–1953	7 785 753	2 841 038	1 431 480	3 432 438	16 654 238
1953–1954	6 707 234	3 365 322	1 213 981	3 018 771	15 278 387
1954–1955	5 678 316	2 865 315	1 213 381	1 072 452	14 705 874
1955–1956	8 086 633	4 290 534	1 469 848	3 031 204	11 148 667
1956–1957	8 334 424	2 538 906	1 172 265	2 803 529	17 373 066
1957–1958	7 068 713	2 960 051	1 341 807	1 926 300	15 218 682
1958–1959	5 007 602	3 129 648	1 584 089	4 438 681	13 980 252
1959–1960	7 769 035	4 733 027	1 517 612	3 308 070	15 257 323
1960–1961	7 760 658	3 803 302	1 762 446	2 529 504	19 147 394
1961–1962	8 355 948	2 965 647	1 162 140	4 795 894	17 813 737
1962–1963	7 252 926	3 396 629	1 232 068	5 436 025	19 587 394
1963–1964	7 139 895	3 898 796	1 424 734	6 635 166	18 976 097
1964–1965	4 823 949	2 824 183	1 138 758	3 756 772	20 742 919
					11 097 641

FONTE: Revista do Comércio do Café do Rio de Janeiro.

n.º 324 — ano 27.º

n.º 427 — ano 45.º

n.º 485 — ano 50.º

T

QUADRO ESTATÍSTICO DAS

Na Praça de Sa

De 1.° de julho a 30 de junho	ENTRADAS EM SANTOS			Embarcado em Santos	Exportação do Brasil	EXTREMOS DO PREÇO	
	Sacos de 60 kg.	Média do preço por kg.	Valor em Réis (1942/43 valor em Cr$)			New York Termo Rio Tipo 7 por Libra	New York Term Santos Tipo 4 por Libra
July 1st. to June 30	ARRIVALS IN SANTOS			Shipped through Santos (Bags 60 kgs.)	Shipped from Brasil (Bags 60 kgs.)	EXTREME OF PRICE	
	Bags 60 kgs.	Average Price	Value in Réis (1942/43 value in Cr$)			New York Exchange Rio 7	New York Exchange Santos 4
1880/1	1.125.915	$404	27.292:179$600	1.204.328		10.25—13.20	
1881/2	1.723.332	$366	37.814:370$720	1.524.486		8.10—10.75	
1882/3	1.967.881	$327	38.609:825$220	1.837.846		6.65— 9.70	
1883/4	1.871.516	$437	49.071:149$520	1.929 029		8.75—11.85	
1884/5	2.094.721	$390	49.016:471$400	2.165.116		7.50— 8.95	
1885/6	1.668.980	$399	39.955:381$200	1.657.176		7.55— 8.85	
1886/7	2.583.458	$576	89.284:308$480	2.478.498		7.55—22.25	
1887/8	1.120.145	$564	87.905:706$800	1.309.937		9.00—19.60	
1888/9	2.634.996	$501	79.207:975$760	2.545.706		9.50—18.00	
1889/90	1.870.202	$588	65.980:726$560	2.041.578		18.00—18.30	
1890/1	2.952.322	$785	189.054:896$200	3.048.327		13.10—18.50	
1891/2	3.686.084	1$004	222.049:700$160	3.686.084		10.35—17.25	
1892/3	3.255.980	$$184	231.301:267$200	3.412.882		11.75—17.70	
1893/4	1.686.389	1$477	149.447:793$180	1.772.679		12.80—17.75	
1894/5	4.007 380	1$389	333.975:049$200	3.901.080		10.45—15.75	
1895/6	3.093.528	1$426	261.682:255$680	3.135 196		9.65—15.60	
1896/7	5.104.486	1$098	336.283:537$680	4.960.062		6.65—11.85	
1897/8	6.152.594	$911	336.300:778$040	6.053.521		4.60— 7.89	
1898/9	5.569.650	$788	263.333:052$000	5 535.361		4.55— 6.60	
1899/900	5.711.732	$760	260.454:979$200	5.742.362		4.10— 8.05	
1900/1	7.973.148	$616	294.687:550$080	7.821.541	9.155.000	5.00— 9.20	
1901/2	10.165.044	$524	319.588:983$360	9.731.921	11.760.000	4.65— 8 00	
1902/3	8.349.783	$462	231.455:984$760	7.542.481	13.157.000	3.55— 6.10	
1903/4	6.397.441	$520	199.600:159$200	6.537.226	12.927.239	3.55— 9.40	
1904/5	7.422 758	$581	258.757:343$880	7.171.557	10.024.536	5.80— 8 80	
1905/6	6.982.885	$449	188.118:921$900	7.280.162	10.820 661	5.90— 8.10	
1906/7	15 392.170	$421	388.764:257$340	13.871.113	13.965.800	5.95— 7.90	
1907/8	7.203.809	$411	177.645:920$920	8.515:244	15.680.172	5.20— 6.60	
1908/9	9.533.242	$390	223.077:886$200	9.381 867	12.658.457	4.95— 7.30	
1909/10	11.495.419	$416	286.925:658$240	10.278 215	16 880.696	5.10— 7.25	
1910/11	8.110.145	$587	285 639.306$000	6.440.495	9.723.738	6.65—11 84	
1911/12	9 972.206	$794	475.078:752$540	9.143.685	11.257.802	10.49—15.15	
1912/13	8 584.797	$796	410.009:904$720	8.820 392	12.080 303	9.12—14.62	
1913/14	10.855.454	$574	373 861:835$700	11 308.345	12.207.794	8 24—11.75	
1914/15	9.497 553	$470	237 820:994$609	9.641.699	11.269.724	5 28— 9.20	
1915/16	11.744.491	$530	373.474:813$800	11.445.533	17.061 398	5.90— 9.21	
1916/17	9 803.044	$643	378.201:437$520	9.611.620	13.039.145	7.26— 9.87	
1917/18	12.143.930	$485	353.388:383$000	7.356.862	10.606.014	6.67— 9.70	
1918/19	7.897.560	$$163	500.587:096$800	7.833 337	7.433.048	8.08—24.65	
1919/20	4.164.208	1$636	408.778:289$280	7 541.045	12.963.250	11.75—23.10	
1920/21	10.509.867	$1039	655.185:108$780	8.878 380	11.524.780	5.17—13.75	
1921/22	8.178 464	1$710	839.110:406$400	8.558 764	12.368.612	6.20—10.53	
1922/23	6.811.925	2$320	948.219:920$000	8.278.208	12.672.536	7.10—12.60	

A 9

TRADAS E VENDAS DE CAFÉ *

(de 1880 a 1959)

EXTREMOS DO CÂMBIO				EXISTÊNCIA EM 30 DE JUNHO (Sacas de 60 ks.)			Consumo mundial
Sôbre Londres	Sôbre Paris	Sôbre Hamburgo	Sôbre New York	Em Santos	No mundo	Nos reguladores, estações e vagões destino: Santos	
EXTREME OF EXCHANGE				STOCKS ON JUNE 30th			
On London	On Paris	On Hamburgo	On New York	Santos	World	Regulating Warehouse & railways	World's consumption
19 7/8 — 24	397— 480	490— 592		42.000			
20 11/16 — 23 1/4	410— 461	506— 569		180.000			1880/81
20 1/8 — 22	433— 474	535— 585		280.000			a
21 — 22 1/4	428— 454	529— 560		223.000			1889/90
19 1/4 — 22 1/4	428— 495	529— 611		195.000			média anual
17 5/8 — 22 1/2	424— 541	523— 668		140.000			—
20 5/8 — 23	414— 462	512— 571		255.000	4.181.000		yearly average
20 1/8 — 25 1/16	380— 474	469— 585		95.000	2.503.000		10.012.000
25 1/16 — 28	340— 380	420— 469		194.000	3.686.000		
20 1/4 — 27 11/16	344— 471	425— 581		50.000	2.417.000		
16 — 24 1/2	389— 596	480— 736		56.000	1.888.800		
10 3/8 — 17 5/8	541— 919	668—1.135		187.000	2.966.330		1890/91
10 — 15 1/2	615— 953	759—1.777		112.000	3.091.980		a
9 — 12 5/16	775—1.059	956—1.308		40.000	2.146.160		1899/90
9 — 12	794—1.059	981—1.308		145.000	3.049.660		média anual
8 7/16 — 11 3/8	838—1.130	1.034—1.395		115.800	2.505.330		—
7 1/2 — 9 7/8	965—1.271	1.192—1.570		217.900	3.962.500		yearly average
5 31/32 — 7 25/32	1.225—1.686	1.513—2.082		287.700	5.412.000		11.826.000
6 11/16 — 8 3/4	1.089—1.425	1.345—1.760		266.220	6.147.830		
6 29/32 — 11 1/8	858—1.380	1.058—1.705		279.230	1.725.830		
9 3/8 — 14 7/16	660—1.017	815—1.256		386.640	6.781.160		
9 1/2 — 12 11/16	751—1.003	928—1.239		832.030	11.219.160		1900/01
11 19/32 — 12 5/8	755— 822	932—1.015		640.760	11.795.000		a
11 3/4 — 12 1/2	762— 811	942—1.002		554.811	12.241.660		1909/10
12 1/16 — 16 11/32	583— 790	720— 975		814.565	11.153.630		média anual
13 19/32 — 17 19/32	542— 701	669— 866		505.681	9.625.000		—
14 5/8 — 15 3/8	620— 652	765— 805		1.943.058	16.399.954		yearly average
15 3/32 — 15 1/4	626— 631	772— 780		702.414	14.126.000		16.344.000
15 1/16 — 15 1/8	631— 635	780— 783		858.868	12.835.000		
15 3/4 — 16 21/32	630— 634	762— 782		2.030.516	13.731.000		
16 3/16 — 18 1/8	530— 603	652— 742		605.284	11.085.000		
16 — 16 7/32	589— 597	727— 736		1.350.485	10.965.000		1910/11
16 1/32 — 16 9/32	588— 596	725— 736		1.153.175	10.288.000		a
15 11/16 — 16 1/8	592— 610	726— 754		608.356	11.289.000		1919/20
10 1/4 — 16	598— 920	730—1.300		501.025	7.538.000		média anual
11 1/4 — 13 1/32	680— 800	770— 900		773.872	7.091.000		—
16 28/32 — 13 27/32	635— 744	710— 815		888.941	7.778.000		yearly average
12 9/16 — 13 7/8	648— 710			5.638.756	11.775.000		17.850.000
11 3/4 — 14 5/8	545— 780			4.950.689	10.215.454		
14 1/16 — 18 1/2	223— 565	43— 265	3$560— 4$100	1.312.957	6.750.000		
6 5/8 — 14 7/8	338— 795	71— 135	3$970— 9$350	2.856.746	8.700.000		13.462.000
6 3/4 — 8 3/8	535— 775	21— 132	6$900— 9$430	2.528.621	8.639.000		19.717.000
5 5/16 — 7 31/64	510— 668	0,08— 20	7$150— 9$620	1.079.019	5.311.000		19.162.000

TA
QUADRO ESTATÍSTICO DAS
Na Praça de Sa

De 1.º de julho a 30 de junho	ENTRADAS EM SANTOS			Embarcado em Santos	Exportação do Brasil	EXTREMOS DO PREÇO	
	Sacos de 60 kg.	Média do preço por kg.	Valor em Réis (1942 43 valor em Cr$)			New York Termo Rio Tipo 7 por Libra	New York Term Santos Tipo 4 por Libra
July 1st. to June 30	ARRIVALS IN SANTOS			Shipped through Santos (Bags 60 kgs.)	Shipped from Brazil (Bags 60 kgs.)	EXTREME OF PRICE	
	Bags 60 kgs.	Average Price	Value in Réis (1942 43 value in Cr$)			New York Exchange Rio 7	New York Exchange Santos 4
1923/24	10.325.977	2$785	1.725.470:756.700	10.192.760	14.465.582	6 78—14 64	
1924/25	8.896.853	4$020	2.145.920:943$600	8.018.137	14.226.482	11.30—23.25	
1925/26	9.379.437	2$859	1.557.486:622$980	9.482.605	13.481.955	12.45—20 45	
1926/27	9.479.153	2$551	1.450.876:096$980	9.871.737	13.751.479	11.07—18.29	
1927/28	10.254.352	3$016	1.885.627:537$920	10.000.415	15.115.061	10.99—16.00	
1928/29	8.883.737	3$060	1.631.054:113$200	8.808.400	13.881.445	12.47—17.35	18.18—23.7
1929/30	9.638.734	1$817	1.050.814:780$680	9.586.494	14.280.815	6.73—15.27	9.90—21.7
1930/31	11.731.375	1$861	1.146.937:054$500	10.097.578	15.288.409	4.41— 7.89	7.40—13.1
1931/32	13.236.390	1$530	1.215.100:602$000	9.682.284	17.850.872	4.38— 6.95	6.71— 9.7
1932/33	8.929.940	1$350	723.325:148$000	6.550.831	11.935.244	4.86— 8.30	7.00—14.7
1933/34	11.762.420	1$170	1.037.445:444$000	11.323.485	15.459.309	5.25— 8.95	7.65—11.7
1934/35	9.211.356	1$745	974.898:973$200	9.236.235	14.146.879	4.69— 8.60	7.30—11.5
1935/36	10.526.429	1$685	1.064.221:971$900	10.573.647	15.328.791	4.24— 5.77	7.15— 9.2
1936/37	8.563.158	2$280	1.171.440:014$100	8.757.936	14.185.606	3.00— 8.20	7.96—11.0
1937/38	10.132.882	2$125	1.291.942:455$000	9.462.605	12.122.809	8.75— 7.37	5.62—10.9
1938/39	11.198.953	2$094	1.407.036:454$920	11.170.267	17.112.524	4— 4.59	5.65— 7.1
1939/40	9.507.300	1$980	1.129.474:368$000	9.994.799	16.498.525	3.42— 4.48	5.43— 6.8
1940/41	7.651.239	2$250	1.032.924:015$000	8.832.932	12.045.715	3.56— 7.70	5.10—11.4
1941/42	8.380.699	3$961	1.991.756:924$340	8.829.191	11.054.566	7.15— 9.20	10.67—13.1
1942/43	5.216.797	$ 4,18	$ 1.308.372.687,60	4.720.774	7.279.658	8.75— 8.85	12.97—13.0
1943/44	11.155.438	$ 4,25	$ 2.844.636.690,00	9.671.730	10.115.969	8.85	13.0
1944/45	3.488.726	$ 4,68	$ 979.634.260,80	9.553.356	13.558.122	8.85	13.0
1945/46	9.540.288	$ 5,74	$ 3.285.675.187,20	11.805.622	14.172.052	8.85	13.0
1946/47	9.446.921	$ 9,08	$ 5.146.682.560,80	10.359.797	15.609.499	10.05—16.00	15.04—26.2
1947/48	10.901.129	$ 9,00	$ 5.886.609.660,00	10.761.530	14.687.627	11.05—14.65	15.50—23.9
1948/49	9.823.161	$ 9,30	$ 5.481.323.838,00	11.324.498	17.492.313		16.88—26.8
1949/50	8.517.416	$14'72	$ 7.522.581.811,20	9.692.092	19.368.468		23.33—52.5
1950/51	8.609.743	$18,53	$ 9.572.312.267,40	8.507.632	16.969.778	49.00—37.75	51.80—55.9
1951/52	7.691.779	$19'58	$ 9.036.301.969,20	7.739.938	16.654.238		44.20—55.3
1952/53	7.990.171	$20,08	$ 9.626.538.020,80	7.844.619	15.238.278		50.05—61.3
1953/54	7.273.190	$33,00	$11.400.916.200,00	6.702.380	14.705.874		50.25—96.3
1954/55	7.497.571	$42,41	$19.078.319.166,60	5.671.479	11.148.667		41.25—85.5
1955/56	8.884.042	$10,81	$21.769.456.516,80	8.246.130	17.373.066		46.10—60.7
1956/57	8.692.509	$45,50	$23.730.549.570,00	8.202.454	15.218.682		56.40—64.7
1957/58	8.460.417	$46,50	$23.604.563.430,00	7.102.597	13.980.252		48.50—57.9
1958/59	6.802.541	$14,29	$18.077.072.453,40	5.008.235	15.257.323		36.61—49.1

—— Na existência em Santos, em 30 de junho de 1930 e 30 de junho de 1931, estão excluídos os cafés comprados pelo Govêrno de S Paulo, de acôrdo com o contrato do último empréstimo externo e considerado fora do estoque.

—— A existência nos Reguladores, em 30 de junho de 1931, é composta sòmente de cafés que foram comprados pelo Govêrno Fede

—— Além das quantidades citadas, existiam nos Reguladores pertencentes ao Departamento Nacional do Café e considerados fora do V mércio:

Em 30 de junho de 1932.....	10 778 339 sacas
Em 30 de junho de 1933.....	6 328 267 sacas
Em 30 de junho de 1934.....	14 889 744 sacas
Em 30 de junho de 1935.....	11 888 123 sacas
Em 30 de junho de 1936.....	10 100 000 sacas
Em 30 de junho de 1937.....	10 688 921 sacas

—— Na existência em 30 de junho de 1944, nos Reguladores, Estações e Vagões, com destino a Santos, deixamos de computar os Cr$ Paranaenses por falta de dados.

—— (1) Extremos do Câmbio 1953.54: Adicional de Cr$ 5,00 por dolar.

—— (2) Extremos do Câmbio: 1954/55 Adicional de Cr$ 18,70 por dolar.

—— Nas entradas em Santos não estão computados os cafés recebidos pelo D. N. C. no período de 1936/37 a 1945/46.

—— No remanescente total 52.53 houve alteração para menos de 25.901 sacas, resultante da mudança de destino dos cafés, permanecendo assim, nos reguladores, apenas 47.027 sacas de café.

TRADAS E VENDAS DE CAFÉ *

(de 1880 a 1959)

EXTREMOS DO CÂMBIO				EXISTÊNCIA EM 30 DE JUNHO (Sacas de 60 ks.)			
Sôbre Londres	Sôbre Paris	Sôbre Hamburgo	Sôbre New York	Em Santos	No mundo	Nos reguladores, estações e vagões destino: Santos	Consumo mundial
EXTREME OF EXCHANGE				STOCKS ON JUNE 30th			
On London	On Paris	On Hamburgo	On New York	Santos	World	Regulating warehouse & railwais	World's consumption
49/8 — 67/8	300— 668		7$850—11$600	1.637 205	5.026.000		22.036.000
43 1/32 — 67/16	416— 583		8$220—10$600	1.613 563	5 017.000		20.500.000
5/16 — 715/16	178— 440	1.500—2.050	6$160— 9$220	1.221 857	4.464.000		21.705.000
511/16 — 715/16	130— 340	1.500—2.120	6$160— 8$600	860.353	4.418.000	3.312.067	21.298.000
513/16 — 531/32	328,5— 336	1.990—2.040	8$190— 8$440	1 108 209	5 305.000	11 672.115	23 536.000
525/32 — 115/128	327— 355	2.000—2.040	8$220— 8$400	1.168.453	5 335.000	8 354.402	22.251.000
59/8 — 563/64	330— 369	2.010—2.240	8$245— 9$220	1.008.501	5.573.000	21.209.730	23.554.000
31/16 — 59/16	349— 627	2.125—3.760	8$670—15$600	1.254.412	6.384.000	18.567 850	25.091.000
31/16 — 5	513— 642	2.940—3.870	12$850—15$850	1 266.855	6.702.000	10 564.021	23.723 000
47/16 — 547/64	534— 685	3.190—4.190	12$820—12$960	1.455 411	6.501.000	8.016.616	22.818 000
391/2 — 45/16	665— 790	4.070—4.745	10$710—16$157	2.425 369	8 526.000	2 360.928	24.451.000
271/128 — 377/128	893—1.264	5.395—7.690	12$615—16$310	2.101 486	7.541.000	5.029.164	22.681.000
2 78/128 — 2 239/256	1.101—1.250	6.921—7.625	14$800—16$225	1.551 110	8 130.000	6 871.288	25.845.000
249/64 — 331/128	635—1.120	4.800—5.109	13$748—15$288	2 119.033	7.911.000	7.972 463	25.006.000
73.800—89.500	430— 590	4.800—5.800	13$631—17$550	2.150.125	7.230.000	5 498 898	25.609.000
79.630—88.714	390— 502	5.500—5.700	17$270—19$046	2 343.104	7.978.000	5.784.179	20.696.000
57.393—88.431	329— 502	5.650—5.650	18$658—19$046	1 818 978		6.133.118	28 569.000
78.320—78.650		5.600—5.610	18$616—18$728	915 649		3.510.470	28.552.857
78.064—78.320			18$552—18$644	1.231.566		5 066.694	27.857.857
74,445/16			$18,53—$18,60	1 816.418		7.046.194	25.769.857
74,449/16			$18,53—$18,59	3.904.859		4.619.483	21.709.857
80 13/32—74,445/16			$18,41—$18,63	3 203.962		4.024.181	20.373.857
72,28—74,55			$18,18—$18,73	2 604.149		3 231.519	21.908.228
74,70—72,96	0.15— 46		$18,75—$18,10,43	1.969.168		4.784.233	27.065.559
4,02.55—74,07.14	0,15.46—0,08,57		$18,58—$18,38	2.216.179		1.864.986	27.870.000
4,07.14—74,07.14	0,08.57—0,06.75		$18,38—$18,38	2 204.188		3.443.048	29.682.000
4,46.40—74,07.14	0,05.25—0,06.75		$18,38—$18,38	1.507.030		2.781.719	30.719.000
4,46.40—51,46.40	0,05.25—0,05.25		$18,38—$18,38	1.621.747		2.469.092	32.468.000
4,46.40—51,46.40	0,05.25—0,05.25		$18,38—$18,38	1.534.575		501.094	31.329 746
4,46.40—51,46.40	0,05.25—0,05.25		$18,38—$18,38	1.929.841		72.928	32.475.000
4,46.40—51,46.40	0,05.25—0,05.25		(1) $18,36—$18,36	2.537.758			34.090.000
4,46.40—51,46.40	0,05.25—0,05.25		(2) $18,36—$18,36	2.106.635		15.439	30.221.000
4,40.80—51,40.80	0,05.25—0,05.25		$18,36—(37,06)	2.578.609		2.019.064	33.300.000
4,40.80—51,40.80	0,05.25—0,05.25		$18'36—(37,06)	2 933.314		56 816	33.500.000
4,40.80—51,40.80	0,04.35—0,04.38		$18,36—(37,06)	4.016.288		2.455.069	35.500 000
4,40.80—51,65.40	0,03.69—0,04.39		$18,36—(76,00)	1.926.990		1.420.027	38.000.000

— In Santos stocks on June 30 (1930-1931) are not included coffees purchased by the Government of State of São Paulo.

— Coffee stored in the Regulation Warehouses, on June 30, 1931, comprised solely of coffees purchased by the Brazilian Government

— Besides the quantities named, there were stored in the Regulating Warehouses, belonging to the Departamento Nacional do Café, considered out of trade:

10 778 339 bags on June 30 1932
6 328 267 bags on June 30 1933
14 889 744 bags on June 30 1934
11 888 123 bags on June 30 1935
10 100 000 bags on June 30 1936
10 688 921 bags on June 30 1937.

— In Coffees stored, on June 30, 1944, in the Regulating Warehouses, Stations and Wagons with destination to Santos, there ar computed Paraná Coffees, Howing to the fact that we have not received any informatiou.

— (1) Extreme of Exchange 1953/54: Additional of Cr$ 5,000 p/dollar.

— (2) Extreme of Exchange 1954/55: Additional of Cr$ 18,70 p/dollar.

— In the entries in Santos are not computed coffees received by the D. N. C. during 1936.37 to 1945.46.

— There was an alteration of 25 901 bags less in the remaining total for 1952 53, dur to change of coffee destination, consequently only 27 bags in the regulating warehouses.

* Dados fornecidos por Lima, Nogueira S/A. Comercial e Exportadora, sucessora de Telles, Netto & Cia. — Telles, Quirino & No- era — Freitas, Lima Nogueira & Cia. — Lima, Nogueira & Cia.. Casa fundada em 8 de novembro de 1881 — Established november 1881.

CONCLUSÕES

O estudo que acabamos de fazer de "Santos o pôrto do café" nos leva a uma série de considerações, a guisa de conclusão do trabalho, que podemos sintetizar em poucas páginas, de modo a fixar algumas idéias que julgamos fundamentais.

Assim, um primeiro fato que se põe para a atual hinterlândia específica do binômio São Paulo-Santos, é o saber-se como se coloca o problema da multiplicação de portos na fachada atlântica meridional do Brasil de Sudeste, de São Sebastião à Paranaguá. De início, devemos salientar que as relações do binômio São Paulo-Santos, em virtude das sucessivas crises de transportes terrestres, se acham periòdicamente esclerosadas, em função de um aumento cada vez mais crescente do tráfego importador que não se viu acompanhado, na mesma escala, pelas melhorias realmente realizadas nos variados tipos de meios de circulação que interligam os dois pólos do referido binômio.

Diante disso, de há muito que se vem pensando na construção de, pelo menos, mais um pôrto no litoral paulista, bem como realizando-se serviços de melhoria no pôrto de Paranaguá, visando capacitá-lo para arcar com as responsabilidades de parte do trânsito de mercadorias de uma porção da hinterlândia específica de Santos. Para Paranaguá já estamos assistindo uma realização do exposto, em virtude da ação do Govêrno do Paraná, concessionário dos serviços daquêle pôrto e imediato interessado na captura da mais rica área do Estado, que até agora ainda está prêsa, em grande parte, à influência paulistana: o Norte do Paraná. Quanto a São Sebastião, velha idéia que vem ainda do século passado, conforme já foi visto, e que parecia tornar-se realidade a partir de 1934, quando o govêrno paulista lá iniciou os trabalhos de construção do pôrto (450 metros de cais então inaugurados e até hoje únicos existentes), mas que, sem comunicações diretas com a cidade de São Paulo, não pôde efetivar-se, no momento atual, volta de nôvo à cena, embora parcialmente, com a construção do terminal de petróleo da PETROBRÁS.

A conclusão do terminal da PETROBRÁS, na realidade, transformará São Sebastião num pôrto complementar do pôrto de Santos, ao mesmo tempo que subsidiário do binômio

São Paulo-Santos, não significando isto, porém, que venha a ocorrer uma duplicidade de portos. Contudo, isto não significará uma nova pressão no "gargalo" da Serra do Mar, já que, o transporte dos granéis líquidos se fará sempre por oleoduto e, por outro lado, representará um alívio considerável àquele extraordinário volume que significa mais de dois têrços da movimentação do pôrto de Santos.

Quanto ao caso de Paranaguá, até o momento por excelência um pôrto exportador, o problema se põe sob outro prisma, além daquêle que já foi exposto, e que seria o da organização de um nôvo binômio: o binômio Paranaguá-Curitiba. Ainda que em embrião no momento atual, mesmo que realizado, não escapará à influência da metrópole paulistana, em função do extágio a que já atingiram as relações de dependência de Curitiba para com São Paulo, assim como a própria função metropolitana desta numa área muito mais ampla, onde se inclui todo o Estado do Paraná.

Pelo visto, a criação de outros portos nesta fachada litorânea dependerá sempre da consideração do grau de importância da atuação do binômio São Paulo-Santos.

Um segundo fato, êste de ordem eminentemente local, diz respeito à repercussão que teve a construção do pôrto para a criação das paisagens modernas de Santos. De fato, foi sòmente depois que se construiram os primeiros cinco quilômetros de cais que a cidade de Santos pôde despir-se das suas roupagens coloniais e transformar-se num organismo urbano pronto a poder acrescentar à função portuária várias outras que se foram criando, à medida que um planejamento sanitário e urbanístico (Plano Saturnino de Brito, 1908) fôr-lhe dando condições. Dêsse planejamento sanitário-urbanístico resultou imediatamente a solidificação da praça comercial de Santos, particularmente no que diz respeito ao alto comércio do café, ao mesmo tempo que a expansão urbana pôde ir se efetivando por áreas dantes alagadiças e malsãs. Concomitamente, as relações de Santos com a Capital foram se estreitando até que parte da cidade se transformasse em área de veraneio para centenas de milhares de paulistanos e mesmo de freqüentadores oriundos da sua própria hinterlândia.

Apesar de havermos mostrado, no decorrer da tese, que Santos, nos últimos anos, vem experimentando uma série de crises na sua função básica, que é a do alto comércio do café, nem por isso podemos concluir que ela entra em declínio. Razões várias, entre as quais a da intervenção estatal na velha praça santista, têm concorrido para sucessivas "paradas" nos negócios do café, como ainda recentemente acon-

teceu, nos últimos seis meses. Contudo, a "praça santista" ainda não perdeu suas características, conforme vimos num dos capítulos do presente trabalho. Além do mais, não devemos nos esquecer que ela participou como um dos elementos fundamentais do desenvolvimento sócio-econômico da velha cidade dos Andradas. Por outro lado, a praça de Santos, no que diz respeito ao seu comércio de café, através de seu papel de componente do binômio São Paulo-Santos, repercutiu por tôda a vasta hinterlândia específica do pôrto. Êsse comércio de café, materializou em Santos um dos extremos da cadeia técnico-financeira, que caracteriza a organização do espaço nos países tropicais.

Finalmente, apesar de estar aberta a Santos a possibilidade de ser um dos extremos da maior transcontinental ferroviária da América do Sul, a Santos-Arica, no momento, o velho pôrto paulista funciona como o conjunto de portos do continente, no que diz respeito as suas relações com o mundo exterior. Num verdadeiro paradoxo, o citado pôrto, que possui uma hinterlândia imediata cuja economia é das mais complexas pelas transformações que vem assistindo neste século, porta-se ainda como um reflexo de área de estrutura colonial, em função de um jôgo de fôrças que mantém um vínculo de dependência em relação aos grandes pólos diretivos da economia mundial.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Sílvio Fróis

1945 — *As serras do Mar e Mantiqueira.* — *in* "Fundamentos geográficos da mineração no Brasil", Revista Brasileira de Geografia, ano VII, jan.-fev. de 1945; n.º 1. Rio de Janeiro.

AB'SÁBER, Aziz Nacib

1950 — *A Serra do Mar e a mata atlântica em São Paulo.* — Estudo de uma série de fotografias aéreas de Paulo Florençano. Boletim Paulista de Geografia, n.º 4, março de 1950. São Paulo.

1954 — *A Geomorfologia do Estado de São Paulo.* — *in* "Aspectos geográficos da Terra Bandeirante", Simpósio organizado pelo Conselho Nacional de Geografia. Rio de Janeiro.

1954a — *As bases geoeconômicas essenciais da região de São Paulo.* — Revista das Faculdades Campineiras, ano I, junho de 1954, n.º 2. Campinas.

1955 — *Contribuição ao estudo do litoral paulista.* — Revista Brasileira de Geografia, ano XVII, n.º 1. São Paulo.

1962 — *A Serra do Mar e o litoral de Santos.* — Notícia Geomorfológica, ano V, n.os 9/10, abril e agôsto de 1962. Campinas.

1965 — *A evolução geomorfológica.* — *in* "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. I, Edit. da Universidade de São Paulo.

AB'SÁBER, A. N. e BERNARDES, N.

1958 — *Vale do Paraíba, Serra da Mantiqueira e arredores de São Paulo.* — UGI, XVIII Congresso Internacional de Geografia (Rio, 1965). Ed. do CNG. Rio de Janeiro.

ADMINISTRAÇÃO GERAL DO PÔRTO DE LISBOA

1960 — *O pôrto de Lisboa. Estudos de História Econômica.* Lisboa.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

1966 — *Portos do Paraná.* Curitiba.

ALBUQUERQUE FILHO, Luiz Rodolfo Cavalcanti de

1944 — *Condições em que se encontram os principais portos marítimos, fluviais e lacustres do país.* — Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, vol. IV, CNG. Rio de Janeiro.

ALEXANDERSSON, Gunnar e NORSTROM, Goran

1963 — *World Shipping. An Economic Geography of Ports and Seaborn Trade. John* Willey & Sons. New York — London — Sydney. Almqvist & Wiksell. Stockholm — Goteborg — Upsala.

ALMEIDA, Fernando Flávio Marques de

1953 — *Considerações sôbre a geomorfogênese da serra do Cubatão.* — Boletim Paulista de Geografia, n.º 15, out. de 1953. São Paulo.

ALMEIDA, Hamílton

1964 — *Radiografia do pôrto de Santos.* I — *Santos de tôdas as culpas.* — O Cruzeiro, 30-5-64. Rio de Janeiro.

1964a — *Radiografia do pôrto de Santos.* II — *O pôrto da espera.* — O Cruzeiro, 6-6-64. Rio de Janeiro.

ALMEIDA, Vicente Untzer de e MENDES SOBRINHO, Otávio Teixeira

1951 — *Migração rural-urbana.* Diretoria de Publicidade Agrícola. Secretaria da Agricultura. São Paulo.

ALUNOS DA FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS DE SÃO PAULO

1944 — *Duas riquezas de São Paulo: café e algodão.* Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, vol. IV. CNG. Rio de Janeiro.

AMARAL, Luis

1940 — *História geral da agricultura brasileira.* Tomo III. Col. Brasiliana. Cia. Editôra Nacional. São Paulo.

ANDRADE, M. A. B. de e LAMBERTI, A.

1965 — *A vegetação.* — *In* "A Baixada Santista", aspectos geográficos, vol. I, Edit. da Universidade de São Paulo.

ANDRADE, Teophilo

1939 — *O café, a guerra e o câmbio.* O Observador Econômico.

1942 — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VII, fevereiro de 1942. Rio de Janeiro.

1942a — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VII, maio de 1942. n.º 76. Rio de Janeiro.

1942b — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VII, junho de 1942, n.º 77. Rio de Janeiro.

1942c — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VII, agôsto de 1942, n.º 79. Rio de Janeiro.

1942d — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VII, setembro de 1942, n.º 80. Rio de Janeiro.

1942e — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VII, dezembro de 1942, n.º 83. Rio de Janeiro.

1943 — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VIII, março de 1943. n.º 86. Rio de Janeiro.

1943a — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VIII, maio de 1943, n.º 88. Rio de Janeiro.

1943b — *A situação do café.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VIII, junho de 1943, n.º 89, Rio de Janeiro.

1944 — *O que foi o ciclo do café.* — O Observador Econômico e nanceiro, ano IX, maio de 1944, n.º 100. Rio de Janeiro.

ANÔNIMO

1892 — *Saneamento do pôrto e cidade de Santos.* Tip. de Vanerden & Cia. São Paulo.

ARAUJO FILHO, José Ribeiro de

1951 — *A baixada do rio Itanhaém. Estudo da geografia regional.* — Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, n.º 116, Geografia n.º 5. São Paulo.

1956 — *O café, riqueza paulista.* — Boletim Paulista de Geografia, n. 23, julho de 1956. São Paulo.

1965 — *A Expansão urbana de Santos.* — *in* "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. III, cap. 11. São Paulo.

1965a — *As áreas funcionais de Santos.* — *in* "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. III, cap. 12, São Paulo.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO DE JANEIRO

1934 — *A missão tutelar da Associação Comercial do Rio de Janeiro em defesa do café* (notas históricas coligidas pelo Secretário-Geral). — *in* "O Café no Segundo Centenário da sua Introdução no Brasil". Vol. I, Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS

1963 — *A crise do café brasileiro.* Santos.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO

1925 — *A crise do pôrto de Santos.* Gráf. Revista dos Tribunais. São Paulo.

ASSOCIAÇÃO DOS GÉOGRAFOS BRASILEIROS

1958 — *A cidade de São Paulo. Estudos de geografia urbana* (4 volumes). Cia. Editôra Nacional. São Paulo.

AZEVEDO, Aroldo

1956 — *Vilas e cidades do Brasil colonial.* — Boletim da Faculdade de São Paulo n.º 208, Geografia n.º 11.

AZEVEDO, Oswaldo Benjamin

1954 — *O Brasil em face do comércio mundial.* — Boletim Paulista de Geografia, n.º 18, out. de 1954. São Paulo.

1955 — *O Comércio do Brasil por vias internas.* — O Observador Econômico e Financeiro, n.º 236. Rio de Janeiro.

1956 — *Blocos econômicos internacionais.* — Boletim Paulista de Geografia, n.º 24, out. de 1956. São Paulo.

1964 — *O comércio do Brasil com os países socialistas.* — Boletim Paulista de Geografia, n.º 40, junho de 1964. São Paulo.

BACKHEUSER, Everardo

1918 — *A faixa litorânea do Brasil Meridional. Ontem e hoje.* Tip. Bernard Frères. Rio de Janeiro.

1934 — *Aspectos geográficos fluminenses em tôrno da lavoura do café.* — *in* "O Café no Segundo Centenário da sua Introdução no Brasil". — Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

BALDASSARI, Ernesto

1923 — *A Argentina e seus portos.* — Trad. de Alfredo Bastos. Talleres Peuser. Buenos Aires.

1925 — *Vias navegables y puertos de la Republica Argentina.* — Talleres Graf. del Minesterio de Obras Publicas. Buenos Aires.

BAPTISTA FILHO, Olavo

1952 — *A fazendo de café em São Paulo.* — Documentário da Vida Rural n.º 2. Serviço de Informação Agrícola. Ministério da Agricultura. Rio de Janeiro .

BARBOSA, Ruy

1919 — *A Questão dos Portos no Brasil.* Parecer do Conselheiro Ruy Barbosa. — Est. Dois Mundos. Bahía.

BARROS, Paulo de Moraes

1934 — *A evolução da cultura cafeeira através das terras de São Paulo.* — *in* "O Café no Segundo Centenário da sua Introdução no Brasil", vol. I. Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

BERNARDES, Lysia M. Cavalcanti

1953 — *O problema das frentes pioneiras no Norte do Paraná.* Revista Brasileira de Geografia, ano XV, julho-setembro. Rio de Janeiro.

BERNARDES, Nilo

1952 — *Expansão do povoamento do Estado do Paraná.* Revista Brasileira de Geografia, ano XIV, n.º 4. Rio de Janeiro.

BICALHO, Francisco de Paula

1925 — *Portos, Brasil.* — Tipografia Alba, Maranguape. Rio de Janeiro.

BLOSSET, Marcel

1951 — *Travaux à la Mer: précis de construction et d'exploitation de ports.* — Eyrolles. Paris.

BOUÇAS, Valentim

1940 — *O café na riqueza nacional.* O Observador Econômico e Financeiro. Rio de Janeiro.

1958 — *Café: Primeiro procuremos vendedores; Os compradores virão depois...* — O Observador Econômico e Financeiro, n.º 271. Rio de Janeiro.

BRAGA, Teodoro

1927 — *Comemoração do 2.º centenário da plantação do primeiro cafeeiro no Brasil.* Publicação da Câmara Portuguêsa de Comércio de São Paulo. Tip. Julio Costa & Cia. — São Paulo.

BRITO, Saturnino de

1913 — *Saneamento de Santos (descrição).* — in "Inauguração dos trabalhos de saneamento de Santos, Estado de São Paulo (Brasil)". Typ. Brasil de Rothschild. São Paulo.

1943 — *Projetos e relatórios (Saneamento de Santos).* — MEC — INL. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.

CALMON, Pedro

1939 — *História Social do Brasil*, 3.º tomo. Col. Brasiliana, n.º 173. Cia. Editôra Nacional. São Paulo (3 vols.).

CALÓGERAS, João Pandiá

1936 — *Estudos históricos e políticos*. — Comp. Ed. Nacional. São Paulo.

CAMARGO, José Ferraz de

1958 — *Lições da Política Cafeeira*. — in "O Estado de São Paulo", série de 3 artigos publicados nas edições de 4, 5 e 6 junho. Imprensa Nacional. São Paulo.

CAMARGO, José Franicsco de

1952 — *Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos*. (Ensaio sôbre as relações entre Demografia e Economia). Boletim n.º 153 (3 vols.) da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP — São Paulo.

CAMARGO, Rogério de

1947 — *Padronização do café*. — Boletim de Agricultura, único número. Secretaria da Agricultura. Diretoria de Publicidade Agrícola. São Paulo.

CAMARGO, Rogério de e TELLES JÚNIOR, A Queiroz

1953 — *O Café no Brasil*. (2 vols.) — Serviço de Informação Agrícola. Ministério da Agricultura. Rio de Janeiro.

CAMARGO, Theodureto e MENDES, J. E. Teixeira

1941 — *Viagem de Estudos aos Países Cafeeiros das Américas do Sul e Central*. Tipografia Siqueira. São Paulo.

CAMPOS, J. E. de S. e PICHLER, E.

1955 — *Apreciação geológica e petrográfica de algumas rochas básicas de Santos*. — Universidade de São Paulo, Boletim n.º 186 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras (Mineralogia n.º 13). São Paulo.

CARDOSO, Fernando Henrique

1958 — *O Café e a Industrialização*. Suplemento do Café. Jornal do Comércio, 19 de janeiro. Rio de Janeiro.

CARVALHO, Carlos Miguel Delgado de

1910 — *Le Brésil Meridional — étude économique sur les états du sud: São Paulo, Paraná, Santa Catarina et Rio Grande do Sul*. — Soc. Ano. de Publs. Periods. — Paris.

CARVALHO, Fernando Viriato de Miranda

1930 — *Estudos de Portos no Brasil*. Ensaios. Rodrigues & Cia. Rio de Janeiro.

CARVALHO, Maria Conceição Vicente de

1944 — *Santos e a geografia humana do litoral paulista*. — Teses de doutorado. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Univ. de São Paulo. São Paulo. (Inédito)

1944a — *O Pôrto de Santos*. — Anais do Congresso Brasileiro de Geografia, vol. IV, Rio de Janeiro.

CASAL, Aires de

1945 — *Corografia Brasílica* (2 tomos). Fac-Simile da edição de 1817. Instituto Nacional do Livro. Ministério da Educação e Saude. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.

CÉLÉRIER, Pierre

S/D — *Les ports maritimes*. — Col. Que Sais-je? Presses Universitaires de France. Paris.

COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA (EST. DE SÃO PAULO)

1920 — *Exploração do litoral*. — 1.ª Secção· Da cidade de Santos à fronteira do Estado do Rio de Janeiro; e, 2.ª Secção: Da cidade de Santos à fronteira do Estado do Paraná. — Tip. Brasil de Rothschild & Co. São Paulo.

COMISSÃO DE MARINHA MERCANTE

1945 — *Taxas de estiva e desestiva para os portos do país*. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.

S/D — *Relatório 1965*. — Ministério da Viação e Obras Públicas, Comissão de Marinha Mercante. Rio de Janeiro.

1965 — *A estrutura da navegação marítima brasileira*. — Ministério da Viação e Obras Públicas, Comissão de Marinha Mercante, maio. Rio de Janeiro.

COMISSÃO DE PORTOS DO ESTADO

1930 — *Projeto do pôrto de São Vicente*. — Organ. pela Com. de portos do Estado de São Paulo, p/ordem da Secretaria da Viação. — Escolas Profissionais do Lyceu Coração de Jesus (Separata do Boletim do Instituto de Engenharia de São Paulo). São Paulo.

COMISSÃO DE SANEAMENTO DE SANTOS

1908 — *Album*. Canaes de drenagem superficial. 1906-7. — Typ. Brazil de Rothschild. São Paulo.

COMPANHIA DOCAS DE SANTOS

1940 — *Tarifa portuária do Pôrto de Santos*, aprovada pela Portaria n.º 494, de 20 de setembro de 1940, do Ministério da Viação e Obras Públicas e pela Portaria n.º 555, de 23 de outubro do mesmo ano do Ministério da Viação e Obras Públicas. — Jornal do Comércio. Rio de Janeiro.

1945 a

1966 — *Relatórios Anuais*.

1947 — *Respostas aos quesitos formulados pela "Comissão de inquérito sôbre o Pôrto de Santos" designada pela Câmara dos Deputados*. — Empr. Gráf. Ouvidor. Rio de Janeiro.

— *O tráfego do petróleo no pôrto de Santos*. — Estab. Graf. Borsoi.

1965 — *Pôrto de Santos*. — Artes Gráfs. Gomes de Souza S.A. Rio-São Paulo.

1965a — *O Pôrto de Santos e sua organização administrativa*. Comp. Docas de Santos. Mimeografado. Santos.

1965b — *Dados estatísticos gerais sôbre o Pôrto de Santos*. Atualizados em fevereiro de 1965. — Comp. Docas de Santos, Comissão de Finanças, Depto. de Contab. Est. — Secção de Tombamento e Estatística. Santos.

CONJUNTURA ECONÔMICA

— (Revista mensal editada pela Fundação Getúlio Vargas, Instituto Brasileiro de Economia e Centro de Análise da Conjuntura Econômica).

1925 — *O Pôrto do Rio de Janeiro.* — ano VI, n.º 7, julho. Rio de Janeiro.

1957 — *Maior o Movimento dos Portos Brasileiros.* — ano XI, n.º 5, maio. Rio de Janeiro.

1958 — *Agrava-se a situação no mercado cafeeiro.* — ano XII, n.º 8, agôsto. Rio de Janeiro.

1959 — *Café: Ativo o mercado internacional.* — ano XIII, n.º 6, junho. Rio de Janeiro.

1959a — *Café: Bastante ativo o mercado internacional.* — ano XIII, n.º 10, outubro. Rio de Janeiro.

1960 — *Café: Exportações satisfatórias.* — ano XIV, n.º 4, abril. Rio de Janeiro.

1960a — *Problema do Transporte Marítimo de Minérios no Brasil.* — ano XIV, n.º 4, abril. Rio de Janeiro.

1960b — *Café: Ativo o IBC no mercado internacional.* — ano XIV, n.º 9, setembro. Rio de Janeiro.

1960c — *Café: Adesão da Inglaterra ao Acôrdo Internacional.* — ano XIV, n.º 11, novembro. Rio de Janeiro.

1961 — *Café: Mais flexível o nôvo plano de safra.* — ano XV, n.º 7, julho. Rio de Janeiro.

1961a — *Café: Aceleram-se as exportações.* — ano XV, n.º 10, outubro. Rio de Janeiro.

1962 — *Serviços de estiva e economia portuária.* — ano XVI, n.º 11, novembro. Rio de Janeiro.

1963 — *Café: perspectiva de greve aumenta exportações.* — ano XVIII, n.º 1, janeiro. Rio de Janeiro.

1963a — *Café: Atitude brasileira provoca atrito.* — ano XVII, n.º 3, março. Rio de Janeiro.

CONSELHO NACIONAL DE ECONOMIA

1958 — *Exposição Geral da Situação Econômica do Brasil.* — Rio de Janeiro.

CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (IBGE)

1940 a
1965 — *Anuários Estatísticos.*

CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA

1962 — *Il porto e l'aeroporto di Genova nel 1962.*

CORTE, René

1955-6 — *Les Caféiers et les Cafés dans le Monde* (3 vols.). — Editions Larousse. Paris.

CÔRTES, Clovis de Macedo (e outros)

1947 — *Relatório da Subcomissão Portuária,* apres. à S. Excia. o Sr. Ministro Clóvis Pestana. Mimeografado. Rio de Janeiro.

CRUZ, Olga

— 1966 — *Esquema de uma interpretação geomorfológica baseada em fotografia aérea para curso secundário.* — in "Orientação", n.º 2, setembro. São Paulo.

D'ALINCOURT, Luiz

1953 — *Memória sôbre a viagem do pôrto de Santos à cidade de Cuiabá.* — Biblioteca Histórica Paulista, vol. II. Livraria Martins Editôra. São Paulo.

DEFFONTAINES, Pierre

1935 — *Regiões e Paisagens do Estado de São Paulo.* — Geografia, ano I, n.º 2. São Paulo.

DELFIM NETTO, Antônio

1958 — *Problema do café e acôrdo internacional.* — Suplemento do Café. Jornal do Comércio, 19 de janeiro. Rio de Janeiro.

1966 — *O problema do café no Brasil.* — Boletim n.º 5 da Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas. Universidade de São Paulo (2.ª impr.). São Paulo.

DENIS, Pierre

1910 — *Le Brésil au XXe. siècle.* — (3.ª ed.) — Armand Colin. Paris.

1927 — *Amérique du Sud.* — vol. XV da Col. "Géographie Universelle" de La Blache e Galois. Libr. Armand Colin. Paris.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE COLOMBIA

1958 — *Anuário de Comércio Exterior.* — D.A.N.E.C. Bogotá.

DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA DO ESTADO

1941-2 — *Estatística do Comércio do Pôrto de Santos com os Países Estrangeiros.* — Tip. Brasil. São Paulo.

1942-3 — *Comércio de Cabotagem pelo Pôrto de Santos.* — Tip. Brasil. São Paulo.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

1926 — *Collectanea das leis, decretos, outros actos oficiaes e informes referentes ao Porto de Santos concedido à Companhia Docas de Santos.* — Pap. Americana. Rio de Janeiro.

S/D — *Os portos brasileiros, sua evolução, características e movimento comercial.* — Service des Pays S. A. Bâle.

1940 — *Portos e navegação do Brasil.* — Rio de Janeiro.

1959 — *Album.* — *Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.* — Comissão do Plano Portuário Nacional. Rio de Janeiro.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS

1965 — *Estatística dos principais portos do Brasil (1962-1964).* Ministério da Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro.

DIÁRIOS ASSOCIADOS

1954 — *Edição Especial dedicada ao Café.* — 15 de julho. São Paulo.

DIVERTOS AUTORES

1913 — *Inauguração dos trabalhos de saneamento de Santos. Estado de São Paulo (Brasil).* — Typ. Brasil de Rothschild São Paulo.

DOMINGUES, Acy de Castro

1960 — *As razões dos corretores de café.* — Revista do Comércio de Café, n.º 425, agôsto. Rio de Janeiro.

DUCLOS, Adail Jarbas.

1964 — *Centenário do Primeiro Plano Inclinado da Serra do Mar.* — in "Ferrovia", edição especial, n.º 340. São Paulo.

ELLIS, Alfredo

1906 — *Discursos pronunciados sôbre as Docas de Santos.* — Imprensa Nacional. Rio de Janeiro .

ELLIS JUNIOR, Alfredo

1946 — *História da Civilização Brasileira.* — Boletim LXXIII da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. São Paulo.

1951 — *O café e a paulistânia.* — Boletim n.º 114, História da Civilização Brasileira n.º 13. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. São Paulo.

ELLIS JUNIOR, Alfredo e ELLIS, M.

1950 — *A Economia Paulista no século XVIII.* — Boletim n.º 115 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (História da Civilização Brasileira n.º 11). São Paulo.

EMPERAIRE, J. e LAMING, A.

1956 — *Les sambaquis de la côte meridionale du Brésil (Camagnes de fouilles. 1954-1956.* — Journal de la Société des Americanistes, neuv. ser., tome XLV. Paris.

EULER, Walter

1940 — *Economia de transportes.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano V, n.º 58, novembro. Rio de Janeiro.

FERNANDES, Florestan

1958 — *O café na evolução de São Paulo.* — Suplemento do Café, Jornal do Comércio, 19 de janeiro. Rio de Janeiro.

FERREIRA, Pedro Cintra

1909 — *O Café no Comércio* — 2.ª edição. Establissements Generaux d'Imprimerie. Bruxelas.

FLORENCE, Hércules

1948 — *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas (1825-29).* — Edição Melhoramentos. São Paulo.

FORTE, José Matoso de Maia
1944 — *Os portos de Niterói e Angra dos Reis no Estado do Rio de Janeiro.* — Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, vol. IV. Rio de Janeiro.

FRANÇA, Ary
1960 — *A marcha do café e as frentes pioneiras.* — Guia de excursão n.º 3 do XVIII Congresso Internacional de Geografia. — CNG. Rio de Janeiro.
1965 — *O uso da terra.* — in "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. II. Editôra da Universidade de São Paulo. São Paulo.

FRANCO, Ruy Ribeiro
1955 — *Contribuição ao conhecimento de estruturas migmatíticas no complexo brasileiro.* — Universidade de São Paulo, Boletim n.º 186 da Universidade de Filosofia, Ciências e Letras (Mineralogia n.º 13). São Paulo.

FREITAS, Ruy Osório
1951 — *Areias recentes do Guarujá, S. P.* — Anais da Academia Brasileira de Ciências, vol. 23, n. 2. Rio de Janeiro.
1951a — *Areias recentes da Praia Grande.* — Anais da Academia. Brasileira de Ciências, vol. 23, n.º 2. Rio de Janeiro.
1951 — *Composição e granulometria da Praia da Bertioga, S. P.* — Grad. Ed. José Magalhães Ltda. São Paulo.

FUERTES, E. A. e HERING, R. e FUERTES, J.
1895 — *Saneamento da Cidade e Porto de Santos.* — Typ. do Diario Official.

GAIGNARD, Romian
1960 — *L'Économie de la République Argentine.* — Les Cahiers d'Outre-Mer n.º 49, janvier-mars; e n.º 51, juillet-septembre. Bordeaux.

GARNIER, J. Beaujeu e GAMBLIN, A. e DELOBEZ, A.
1965 — *Images Économiques du Monde.* — Société d'Édition d'Enseignement Supérieur. Paris.

GEIGER, Pedro Pinchas
1963 — *A evolução da rêde urbana brasileira.* — Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais. Rio de Jnaeiro.

GEORGE, Pierre
1956 — *Précis de Géographie Économique.* Presses Universitaires de France. Paris.
1961 — *Geografia Econômica.* — Editôra Fundo de Cultura. Rio de Janeiro.
1963 — *Précis de Géographie Rurale.* — Presses Universitaires de France. Paris.

GEORGE, Pierre e GUGLIELMO, R. e KAYSER, B. e LACOSTE, Y.
1966 — *A Geografia Ativa.* — Difusão Européia do Livro e Editôra da Universidade de São Paulo. São Paulo.

GOES, Hildebrando de Araujo

1924 — *Relatorio Apresentado ao Sr. Ministro da Viação.* Diario Oficial da União de 12 de outubro. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.

1930 — *Problemas portuarios.* — Rio de Janeiro.

GOLDENSTEIN, Léa

1965 — *Cubatão e sua área industrial.* — in "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. IV Editôra da Universidade de São Paulo. São Paulo.

GOMES, Francelino Araújo

1950 — *Lineamento do Comércio Exterior.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano XIV, n.º 169, fevereiro. Rio de Janeiro.

GONÇALVES, Eduardo

1943 — *Bibliografia dos transportes.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VIII, n.º 91, agôsto. Rio de Janeiro.

GORJÃO, Luiz

1954 — *Tendências do mercado mundial de café.* — O Observador Econômico e Financeiro n.º 224, outubro. Rio de Janeiro.

GRUPO DE TRABALHO DE GEOGRAFIA URBANA DA DIVISÃO DE GEOGRAFIA

1964 — *O Rio de Janeiro e sua região.* — Publicação comemorativa do IV Centenário da Fundação da Cidade do Rio de Janeiro. Conselho Nacional de Geografia (IBGE). Rio de Janeiro.

GUINLE, Guilherme

1934 — *A lavoura do café e o pôrto de Santos.* — O café no segundo centenário da sua introdução no Brasil. Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

GUIMARÃES, Artur

1934 — *O comissário como banqueiro do produtor de café no interior.* — O café no segundo centenário da sua introdução no Brasil. Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

HARGREAVES, Henrique Eduardo

1873 — *Breves considerações sôbre portos de comercio e docas.* — Tipografia Nacional. Rio de Janeiro.

HAWSHHAW, John

1875 — *Melhoramentos dos portos do Brasil.* — Publ. Oficial. Tipogr. G. Leuzinger & Filhos. Rio de Janeiro.

HELLWIG, Carl

1934 — *O comércio de café no interior de São Paulo.* — O café no segundo centenário da sua introdução no Brasil. Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ

1962 — *Curso de Economia Cafeeira* (tomo I). Rio de Janeiro.

1962a — *Comercialização da safra cafeeira.* (1962-1963). — Regulamento de embarque e instruções complementares. Departamento de Relações Públicas. Rio de Janeiro.

JAMES, Preston

1932 — *As terras cafeeiras do Brasil Sudeste.* — in "Geographical Review", vol. 22, n.º 2. Transcrito no Boletim Geográfico do CNG, n.º 29, agôsto de 1945. Rio de Janeiro.

JORDÃO, Carlos

1934 — *A ação dos comissários no comércio do café.* — O café no segundo centenário da sua introdução no Brasil. Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

JORNAL DO COMÉRCIO

1958 — *Suplemento do Café.* — 4. Caderno da Edição de 19 de janeiro. Rio de Janeiro.

KIDDER, Daniel P.

1951 — *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil.* (Rio de Janeiro e Província de São Paulo). — Biblioteca Histórica. Liv. Martins Editôra S. A. São Paulo.

KIDDER, Daniel P. e FLETCHER, J. C.

1941 — *O Brasil e os Brasileiros.* (Esbôço Histórico e Descritivo). — Col. Brasiliana, 2 vols. Companhia Editôra Nacional. São Paulo.

LABASSE, Jean

1957 — *La vie de relation en Colombia.* - Annales de Géographie. Armand Colin. Paris .

LACOSTE, Yves

1962 — *Les pays sous-développés.* — Col. Que Sais-je?. Presses Universitaires de France. Paris.

1965 — *Géographie du sous-développement.* — Presses Universitaires de France. Paris .

LAMEGO, Alberto Ribeiro

1950 — *O Homem e a Serra.* — Biblioteca Geográfica Brasileira, Publicação n.º 8 da Série A "Livros". Conselho Nacional de Geografia (IBGE) Rio de Janeiro.

LANTIERI, Giovanni

1947 — *Cabo aéreo Santos-São Paulo.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano XIII, n.º 142. Rio de Janeiro.

LIMA, Antônio

1944 — *Mauá e os transportes.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano IX, n.º 103, agôsto. Rio de Janeiro.

LINS, Alcides

1944 — *Os transportes no Brasil.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano IX, n.º 106, novembro. Rio de Janeiro.

LISBOA, Alfredo

1907 — *A dragagem no melhoramento dos portos e rios navegaveis do Brasil.* — Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.

1922 — *Portos do Brasil. Texto.* — Ministério da Viação e Obras Publicas — Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canaes. Empr. Ind. Editora "O Norte". Rio de Janeiro.

1926 — *Crise do Porto de Santos.* (Artigos redigidos pelo eng. Alfredo Lisboa e publs. pelo "O Estado de São Paulo". nos meses de outubro e novembro de 1925). Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.

1926a — *Portos do Brasil* — Diccionario Historico, Geographico e Ethnographico Brasileiro, vol. I. Rio de Janeiro.

LOBO, Hélio

1936 — *Docas de Santos (suas origens, lutas e realizações)* Typ do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro.

1938 — *Legislação relativa ao porto de Santos.* (Precedida da legislação portuária geral (1828-1937). — Jornal do Commercio. Rio de Janeiro.

MADRE DE DEUS, Frei Gaspar da

1953 — *Memória para a História da Capitania de São Vicente.* Livraria Martins Editôra. São Paulo.

MAGALHÃES, Basilio de

1934 — *Os caminhos antigos pelos quais foi o café transportado do interior para o Rio de Janeiro e para outros pontos do litoral fluminense.* — O café no segundo centenário da sua introdução no Brasil. Edições do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

1939 — *O café (na história, no fôlclore e nas belas artes).* Col. Brasiliana. Cia. Editôra Nacional. São Paulo.

MAGALHÃES, Gilberto Canedo de

1940 — *Visitas às obras novas do cáis do Pôrto de Santos.* — DNPVN. Rio de Janeiro.

MAGALHÃES, José Cezar de

1940 — *O Pôrto de Paranaguá.* — Revista Brasileira de Geografia, ano XXVI, n.º 1, CNG. Rio de Janeiro.

MAGNANINI, Ruth Lopes da Cruz

1956 — *Condições climáticas das regiões cafeeiras do Brasil.* Revista Brasileira de Geografia, ano XVIII, n.º 3, julho-setembro. CNG. Rio de Janeiro.

MAIA, Francisco Prestes

1950 — *Plano Regional de Santos.* — Ofs. Grafs. de Saraiva S.A. São Paulo.

MAIA, Pedro

1936 — *Atravez da historia naval brasileira.* — Ed. Nacional. São Paulo.

MARÇAL, Heitor

1943 — *Politica Aduaneira do Brasil.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VIII, n.º 88, maio. Rio de Janeiro.

MARTINS, Araguaia Feitosa

1961 — *Mutirão Cafeeiro.* — Editôra Brasiliense. São Paulo.

MARTONNE, Emmanuel de

1933 — *Abrupts de faille et captures récents; la serra do Mar de Santos et d'Epinouse.* — Bull. de l'Assoc. des Géographes Français, n.º 74. Paris.

1935 — *A serra do Cubatão: comparação com um canto das Cevennes francesas.* — Geografia, ano I, n.º 4. AGB São Paulo.

1940 — *Problèmes morphologiques du Brésil Tropical Atlantique.* — Annales de Géographie, ano 49, n.º 277 e n.º 178-279, Paris.

1943-4 — *Problemas morfológicos do Brasil Tropical Atlântico.* Revista Brasileira de Geografia, ano V, n.º 4 (1943) e ano VI, n.º 2 (1944). CNG. Rio de Janeiro.

MATOS, Dirceu Lino de

1954 — *A civilização do café.* — Edição comemorativa do 4.º centenário da cidade de São Paulo, in "O Diário de São Paulo", 15 de julho. São Paulo.

MATTOS, Odilon Nogueira de

1944 — *A evolução ferroviária de São Paulo.* — in Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, vol. IV. Rio de Janeiro.

1954 — *O desenvolvimento da rêde ferroviária e a expansão da cultura do café em São Paulo.* — Edição especial dos Diários Associados dedicada ao café, 15 de julho. São Paulo.

MAWE, John

1944 — *Viagem ao interior do Brasil.* — Editôra G. Valverde. Rio de Janeiro.

MEIRA, Lúcio

1956 — *Estaleiros, Navios.* — O Observador Econômico e Financeiro, n.º 250. Rio de Janeiro.

MELO, Mário Lacerda de

1954 — *Aspectos da geografia do açúcar no Brasil.* — Revista Brasileira de Geografia, ano XVI, n.º 4. CNG. Rio de Janeiro.

MENDONÇA, Curvello

1913 — *Princeza dos mares.* — in "Inauguração dos trabalhos de saneamento de Santos, Estado de São Paulo (Brasil)". Typ. Brasil de Rothschild. São Paulo.

MILLIET, Sérgio

1938 — *Roteiro do café* (Análise histórico-demográfica da expansão cafeeira no Estado de São Paulo). — Estudos Paulistas I. São Paulo.

1941 — *Roteiro do café e outros ensaios.* — Col. do Departamento de Cultura, vol. XXV. São Paulo .

MONBEIG, Pierre

1937 — *Les vois de communications dans l'Etat de Saint Paul.* Bull. de l'Assoc. des Geogrs. Français, n.º 102, Janeiro. Paris.

1940 — *Ensaios de Geografia Humana Brasileira.* — Livraria Martins. São Paulo.

1943 — *A carta hipsométrica do Estado de São Paulo.* — Boletim Geográfico, ano I, n.º 9, dezembro. CNG. Rio de Janeiro.

1949 — *A divisão regional do Estado de São Paulo.* — Anais da Assoc. dos Geógr. Brasileiros, vol. I (1945-1946). São Paulo.

1952 — *Pionniers et planteurs de São Paulo.* — Armand Colin. Paris.

1953 — *La croissance de la ville de São Paulo.* — Institut et Révue de Géographie Alpine. Grenoble.

1954 — *Resumo da geografia econômica do café.* — Edição especial dedicada ao café, dos Diários Associados, 15 de julho. São Paulo. Transcrito in Boletim Geográfico n.º 122, setembro-outubro. CNG. Rio de Janeiro.

1955 — *As incertezas do mercado brasileiro do café.* — in "Marché Coloniaux du Monde", n.º 49. Paris.

1957 — *Novos estudos da Geografia Humana Brasileira.* — Difusão Européia do Livro. São Paulo.

S/D — *Quelques traits géographiques de l'Amérique Latine.* Centre de Documentation Universitaires (s/d). Paris.

MONT'ALEGRE, Omer

1947 — *Mercado Interno. Vias Internas.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano XII, n.º 134, março. Rio de Janeiro.

1948 — *Café — Rei periclitante.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano XIII, n.º 150. Julho. Rio de Janeiro.

MULLER, Daniel Pedro

1923 — *Ensaio dum quadro estatístico da Provincia de São Paulo.* — Publ. em 1936. Reedição literal, seção de obras de "O Estado de São Paulo". São Paulo.

MULLER, Nice L.

1956 — *Contribuição ao estudo do Norte do Paraná.* — Boletim Paulista de Geografia n.º 22, março. São Paulo.

MYRDAL, Gunnar

1958 — *Une économie internationale.* — Presses Universitaires de France. Paris.

NAÇÕES UNIDAS

1956 — *Análises e projeções do desenvolvimento econômico.* Desenvolvimento Econômico do Brasil, cap. II. O problema do café. Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais. México.

1964 — *Estudio Económico para America Latina (1963).* — E/CN/12/696. Rev. 1, noviembre.

1964a — *Estudio Económico de America Latina.* Comercio exterior y movimiento de capitales. La politica económica en el Brasil y Chile. La planification en America Latina. Nova York.

1965 — *Transporte marítimo.* — in "El transporte en la America Latina". Nova York.

1965a — *El transporte en la America Latina.* — Nova York.

1965b — *Estudio económico de América Latina (1964).* — Comision Economica para America Latina. Nova York.

NERY, M. F. G. de Sant'Ana

1889 — *Le Brésil en 1889.* — Delagrave. Paris.

NEVES, Lourenço Baeta

1913 — *O Saneamento de Santos.* — in "Inauguração dos trabalhos de saneamento de Santos, Estado de São Paulo (Brasil)". Typ. Brasil de Rothschild. São Paulo.

NUNES, Roberto

1958 — *As possibilidades de utilização do pôrto de Santos por superpetroleiros.* — in "Petrobrás", ano IV, n.º 112. Edição da Assessoria de Relações Públicas. Rio de Janeiro.

O ESTADO DE SÃO PAULO

1925 — *A crise do Porto de Santos.* — in "O Estado de São Paulo", edição de 23 e 24 de janeiro. São Paulo.

O JORNAL

1934 — Edição comemorativa do segundo centenário da introdução do café no Brasil. (Republicado pelo Departamento Nacional do Café, 2 vol.). Rio de Janeiro.

PAIM, Gilberto

1967 — *Pôrto e navio: flagrante de um desastre econômico.* Correio da Manhã, edição de 12 de março. Rio de Janeiro.

PAIVA, Glycon de

1954 — *Projetos portuários da Comissão Mista.* — Digesto Econômico, n.º 115. São Paulo.

PAIVA, Ruy Muller

1958 — *Posição Estatística e o Acôrdo do Café.* — in Suplemento do café do Jornal do Comércio, edição de 19 de janeiro. Rio de Janeiro.

PAPY, Louis

1962 — *En marge de l'empire du café: la façade atlantique de São Paulo.* — Les Cahiers d'Outre Mer, tomo V. Bordeaux.

PARREIRA, Alceu Martins

1959 — *Uma geração entre duas crises do café.* — Ofs. Gráfs. "Revista dos Tribunais" Ltda. São Paulo.

1961 — *A batalha do café.* — Ed. Presença. Santos.

PELTIER, Paulo

1966 — *Definição de Hinterland.* — Informativo do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, ano II, n.º 10, novembro. Rio de Janeiro.

PENTEADO, Antônio Rocha

1965 — *A ilha de São Vicente.* — in "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. III. Ed. da Universidade de São Paulo. São Paulo.

PÉPIN, Eugène

1960 — *Les Guyenes.* — Col. Géographie Universelle Larousse, tomo II. Librairie Larousse. Paris.

PESTANA, Paulo Rangel

1927 — *O café em São Paulo. Notas historicas.* — São Paulo.

PETROBRÁS

1961 — *Será construído o terminal de São Sebastião.* — Petrobrás, junho. Rio de Janeiro.

1964 — *Vinte e quatro horas em São Sebastião.* — Petrobrás, maio-junho/julho-agôsto, n.os 208-209. Rio de Janeiro.

1965 — *Cubatão há dez anos que não pára.* — Petrobrás, março-abril, n.º 213. Rio de Janeiro.

PETRONE, Pasquale

1960 — *O pôrto e a cidade de Santos.* — in "A marcha do café e as frentes pioneiras", Guia de excursão n.º 3, XVIII Congr. Inter. de Geografia — Rio, 1956 CNG Rio de Janeiro.

1965 — *Povoamento e caminhos nos séculos XVI e XVII.* — in "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. II, Editôra da Universidade de São Paulo. São Paulo.

1965a — *Povoamento e caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX.* — in "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. II. Editôra da Universidade de São Pau-Paulo. São Paulo.

PINHO, Diva Benevides

1963 — *Desenvolvimento e Subdesenvolvimento Econômico. Noções Fundamentais.* — Gráfica da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. São Pauio.

PINTO, Paulo F. Alves

1957 — *O café e a atualidade brasileira.* — Revista Brasiliense, n.º 12, julho-agôsto. São Paulo.

PLATT, Robert S.

1935 — *Coffee plantation of Brasil (a comparison of ocupances patterns in established and frontiers areas).* Geographical Review XXV. New York.

PORT OF LONDON AUTHORITY

1963 — *Fifty-fort annual report and accounts.* — 31 march. London.

PORT OF NEW YORK AUTHORITY
1960 — *The port of New York.* — Crossroads of world trade. New York.

PORTO ALEGRE, Paulo
1870 — *Monografia do café — historia, cultura e produção.* Ed. V. Bertrando & Cia. Lisboa.

PRADO JÚNIOR, Caio
1935 — *O fator geográfico na formação e desenvolvimento da cidade de São Paulo.* — Geografia, ano I, n.º 3. São Paulo.

PRADO, Paulo
1934 — *O martírio do café.* — in "O café no segundo centenário da sua introdução no Brasil". Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

PRADO, Salvio Pacheco de Almeida
1956 — *Dez anos na política do café (1945-1955).* — Editôra Jornal dos Livros. São Paulo.

QUEIROZ NETO, J. P. e KUPPER, A.
1965 — *Os solos.* — in "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. I. Editôra da Universidade de São Paulo. São Paulo.

RADESCA, Maria de Lourdes Pereira de Souza
1965 — *As usinas da "Light" e a energia elétrica.* — in "A Baixada Santista, aspectos geográficos", vol. IV. Editôra da Universidade de São Paulo. São Paulo.

RAMOS, Augusto
1923 — *O café no Brasil e no estrangeiro* (Contribuição Comemorativa do 1.º Centenário da Independência do Brasil). — Papelaria Santa Helena. Rio de Janeiro.
1930 — *A crise do café.* — São Paulo .
1934 — *A intervenção do Estado na lavoura cafeeira.* — in "O café no segundo centenário da sua introdução no Brasil". Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

RECLUS, Elisée
1900 — *Estados Unidos do Brasil (Geografia, Etnografia e Estatística).* — H. Garnier, Livreiro Editor. Rio de Janeiro.

REVISTA DO COMÉRCIO DO CAFÉ
1965 — N.º 478, janeiro. Rio de Janeiro.
1965a — N.º 487, outubro. Rio de Janeiro.
1966 — N.º 492, março. Rio de Janeiro.

ROCHEFORT, Michel
1966 — *Géographie de l'Amerique du Sud.* — Col. Que Sais-Je? Presses Universitaires de France. Paris .

SAINT-HILAIRE, Auguste de

1953 — *Segunda viagem a São Paulo e quadro histórico da Província de São Paulo. Biblioteca Histórica Paulista,* vol. VI. Liv. Martins Editôra S. A. São Paulo.

1945 — *Viagem à Província de São Paulo (Resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai).* — Biblioteca Histórica Brasileira, vol. II. Liv. Martins Editôra S. A. São Paulo.

SALVADOR, Frei Vicente de

1931 — *História do Brasil.* — 3.ª ed., Rio de Janeiro.

SANTA CASA DE MISERICÓRDIA DE SANTOS

1943 — *Memórias.* — novembro. São Paulo.

SANTOS, Elina de Oliveira

1965 — *Características climáticas.* — in "A Baixada Santista — Aspectos geográficos", vol. I Editôra da Universidade de São Paulo. São Paulo.

SANTOS, Francisco Martins dos

1937 — *História de Santos.* — Empr. Gráf. da "Revista dos Tribunais". 2 vols. São Paulo.

SCHMIDT, Carlos Borges

1935 — *Colonização do litoral.* — Sep. do Boletim de Agricultura, n.º único. Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo. São Paulo.

1947 — *Estaria em processo um levantamento da costa?* — Boletim Geográfico, n.º 48, março. Conselho Nacional de Geografia (IBGE). Rio de Janeiro.

SCHORER PETRONE, Maria Thereza

1964 — *A lavoura canavieira em São Paulo: expansão e declínio (1765-1851).* Tese de doutoramento apresentada na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. Inédita.

SEABRA, Manoel Fernando Gonçalves

1965 — *Companhia Siderúrgica Paulista.* — in "A Baixada Santista, aspectos geográficos", Vol. IV Editôra da Universidade de São Paulo. São Paulo.

SECRETARIA DA AGRICULTURA

1963 — *Agricultura em São Paulo.* — Boletim da Divisão de Economia Rural — Departamento da Produção Vegetal. São Paulo.

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS (SÃO PAULO)

1941 — *Obras de melhoramentos dos portos de São Sebastião e Ubatuba.* — Ed. Gráf. "Revista dos Tribunais" Ltda. São Paulo.

SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO

1958 — Boletim da Superintendência dos Serviços do Café. ano XXXIII, n.º 379, setembro. São Paulo.

1958a — Boletim da Superintendência dos Serviços do Café. ano XXXIII, 380, outubro. São Paulo.

1959 — Boletim da Superintendência dos Serviços do Café. ano XXXIV, n.º 385, março. São Paulo.

SECRETARIA DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS DO GOVÊRNO DO PARANÁ

1964 — *Pôrto de Paranaguá.* — Relatório da Gestão (1962-1963). Administração do Pôrto de Paranaguá. Paranaguá.

SERVIÇO DE ESTATÍSTICA ECONÔMICA E FINANCEIRA

1961 — *Comércio de cabotagem do Brasil.* — Ministério da Fazenda. Rio de Janeiro.

SILVEIRA, João Dias da

1942 — *Estudo geográfico do litoral paulista.* — Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros, ano II, n.º 2, março. São Paulo.

1942a — *Notas para o estudo de alguns aspectos do litoral paulista.* — Paulistânia, n.º 10. São Paulo.

1950 — *Baixadas litorâneas quentes e úmidas.* — Tese de Concurso. Edição do autor. São Paulo (Reed. no Boletim n.º 152 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, Geografia n.º 8, 1952. São Paulo).

SIMONSEN, Roberto C.

1913 — *Servici di fognature, drenaggio.* — in "Inauguração dos trabalhos de saneamento de Santos, Estado de São Paulo (Brasil)". Typ. Brasil de Rothschild. São Paulo.

1937 — *História Econômica do Brasil.* — Col. Brasiliana, n.º 100. Comp. Ed. Nacional. (2 vols.). São Paulo.

1940 — *Aspectos da história econômica do café.* — Sep. da Revista do Arquivo Municipal (SP), n.º LXV. São Paulo.

SINDICATO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL DO BRASIL

1964 — A indústria de construção naval no Brasil — Rio de Janeiro.

SOARES JUNIOR, Rodrigo

1958 — *Jorge Tibiriçá e sua época.* — 1.º vol. Col. Brasiliana Cia. Editôra Nacional. São Paulo .

SODRÉ, Nelson Werneck

1947 — *O Pôrto de Santos.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano XII, n.ºs 135, 136 e 137. Rio de Janeiro

SOLER, Henrique

1952 — *Santos e seus problemas municipais.* — Revista do Serviço Público. DASP, vol. 3, setembro. Rio de Janeiro.

SOUZA, Alberto
1923 — *Os Andradas.* — Tipogr. Piratininga. São Paulo.

STEIN, Stanley J.
1961 — *Grandeza e decadência do cafeeiro no vale do Paraíba.* — Editôra Brasiliense. São Paulo.

TAUNAY, Afonso E.
1934 — *A propagação da cultura cafeeira.* — Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.
1939 — *História do café no Brasil.* — Edição do Departamento Nacional do Café (15 vols.). Rio de Janeiro.
1945 — *Pequena história do café no Brasil.* — Edição do Departamento Nacional do Café. Rio de Janeiro.

TAVARES, Raul
1926 — *A Navegação no Brasil.* — Diccionario Historico, Geographico e Ethnographico Brasileiro, vol. I. Rio de Janeiro.

TELLES, Antonio Queiroz
1934 — *Sistemas adotados pelos fazendeiros de São Paulo na venda do café.* — In "O Café no Brasil". DNC. Rio de Janeiro.

TOLEDO, Benedito Lima de
1966 — *O Caminho do Mar.* — Revista do Instituto dos Estudos Brasileiros, n.º 1. São Paulo.

TRICART, Jean
1960 — *Problèmes géomorphologiques du litoral oriental du Brésil.* — Cahiers Oceanographiques du C.O.E.C., ano XI, n.º 5, maio de 1959. Paris. (Trad. in "Boletim Baiano de Geografia", ano I, n.º 1, junho. Salvador).

TREBISCOK, Arnaldo
1942 — *Navios para o Brasil.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VII, n.º 79, agôsto. Rio de Janeiro.

TSCHUDI, J. J. von
1953 — *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo (1860-1866).* — Biblioteca Histórica Paulista. Vol. V. Liv. Martins Editôra S. A. São Paulo.

VALVERDE, Orlando
1943 — *O Pôrto de Santos.* — Boletim Geográfico, n.º 7, outubro. CNG. Rio de Janeiro.

VIDAL, Bento A. Sampaio
1943 — *O Café na Economia Brasileira.* — O Observador Econômico e Financeiro, ano VIII, n.º 88, maio. Rio de Janeiro.

VIEIRA, Flávio
1949 — *Portos Brasileiros.* — Boletim Geográfico, n.ºs 72 e 73. CNG. Rio de Janeiro.

WEINSCHENCK, Oscar

1926 — *A crise do pôrto de Santos* — Comentario à exposição apres. aos srs. Presidente do Estado e Ministro da Viação, pelas associações representativas do commercio, da industria e da lavoura do Estado de São Paulo. — Typ. do Jornal do Commercio. Rio de Janeiro.

1944 — *Diretrizes para o nosso desenvolvimento portuário.* — Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, vol. IV. CNG. Rio de Janeiro.

WILHELM, Jorge

1965 — São Paulo, Metrópole 65 — Difusão Européia do Livro. São Paulo.

ZALUAR, Augusto Emílio

1953 — *O Pôrto de Santos.* — in "Peregrinação pela Província de de São Paulo (1860-1861)". Livr. Martins Editôra. São Paulo.

Consultamos, ainda, além da bibliografia relatada, os seguintes periódicos e jornais:

DIGESTO ECONÔMICO. — Associação Comercial de São Paulo e Federação do Comércio do Estado de São Paulo. Do ano II, n.º 15, fevereiro de 1946, ao ano XX, n.º 176, julho-agôsto de 1964. São Paulo.

CONJUNTURA ECONÔMICA. — Fundação Getúlio Vargas. Do ano VI, n. 7, julho de 1962, ao ano XVII, n.º 3, — março de 1963. Rio de Janeiro.

BOLETIM DA SUPERINTENDÊNCIA DOS SERVIÇOS DO CAFÉ. — Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. Do ano XXIX, n.º 134, dezembro de 1954, ao ano XXXVII, n.º 432, abril de 1962. São Paulo.

REVISTA DO COMÉRCIO DE CAFÉ. — Do ano 37, n.º 397, abril de 1958, ao ano 46, n.º 492, março de 1966. Rio de Janeiro.

REVISTA FERROVIÁRIA. — Estrada de Ferro Santos a Jundiaí. Número especial do centenário da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí. Fevereiro de 1967. São Paulo.

"O ESTADO DE SÃO PAULO". — São Paulo.

"O DIÁRIO DE SÃO PAULO". — São Paulo.

"A FÔLHA DE SÃO PAULO". — São Paulo.

"O CORREIO DA MANHÃ". — Rio de Janeiro.

"A TRIBUNA DE SANTOS". — Santos.

"REVISTA COMERCIAL". — Jornal semanal — 1849-1870. Santos.

COMPOSTO E IMPRESSO NO SERVIÇO GRÁFICO
DA FUNDAÇÃO IBGE. LUCAS, GB — O. S. 1 164

INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ
BIBLIOTECA
ÊSTE VOLUME DEVE SER DEVOLVIDO A BIBLIOTECA NA ÚLTIMA DATA MARCADA

7/6/35			

13-00-26 Modelo N.º 4

AUTOR Araújo Filho, José
TÍTULO Santos, o pôrto de
Devolver em
NOME DO LEITOR
7/6/85
IBC - 01/43
DMT - SG
v. 408/70

Prove que sabe honrar os seus compromissos devolvendo com pontualidade este livro à Biblioteca.

Se, findo o prazo de empréstimo (2 semanas), o livro não for devolvido, será cobrada uma multa.

O prazo acima poderá ser prorrogado, caso a obra não esteja sendo procurada por outro leitor.

Modelo 1

FUNDAÇÃO IBGE

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA

Divisão Cultural

BIBLIOTECA GEOGRÁFICA BRASILEIRA

(Série A — Livros)

O Homem e o Brejo — ALBERTO RIBEIRO LAMEGO — Publicação n.º 1.

O Homem e a Restinga — ALBERTO RIBEIRO LAMEGO — Publicação n.º 2.

Pantanais Mato-Grossenses — VIRGÍLIO CORRÊA FILHO — Publicação n.º 3.

A Bacia do Médio São Francisco — JORGE ZARUR — Publicação n.º 4.

O Homem e a Guanabara (2.ª edição) ALBERTO RIBEIRO LAMEGO — Publicação n.º 5.

Os Solos do Estado de São Paulo — JOSÉ SETZER — Publicação n.º 6.

Geografia dos Transportes no Brasil — MOACIR M. F. SILVA — Publicação nº 7.

O Homem e a Serra — (2.ª edição) ALBERTO RIBEIRO LAMEGO — Publicação n.º 8.

O "Mato Grosso de Goiás" — SPERIDIÃO FAISSOL — Publicação n.º 9.

Estudo Geográfico do Território do Amapá — ANTÔNIO TEIXEIRA GUERRA — Publicação n.º 10.

Estudo Geográfico do Território do Acre — ANTÔNIO TEIXEIRA GUERRA — Publicação n.º 11.

Estudos Rurais da Baixada Fluminense — PEDRO PINCHAS GEIGER e MÍRIAM COELHO MESQUITA — Publicação n.º 12.

Estudo Geográfico do Território do Rio Branco — ANTÔNIO TEIXEIRA GUERRA — Publicação n.º 13.

O Distrito Federal e seus Recursos Naturais — SILVIO FRÓIS ABREU — Publicação n.º 14.

Geografia do Brasil — Grande Região Norte — Diversos autores — Volume I — Publicação n.º 15.

Geografia do Brasil — Grande Região Centro-Oeste — Diversos autores — Volume II — Publicação n.º 16.

Geografia do Brasil — Meio-Norte e Nordeste — Diversos autores — Volume III — Publicação n.º 17.

Geografia do Brasil — Grande Região Sul — Diversos autores — Volume IV — Tomos I e II — Publicação n.º 18.

Geografia do Brasil — Grande Região Leste — Diversos autores — Volume V — Publicação n.º 19.

Recursos Minerais do Brasil — SILVIO FRÓIS ABREU — Volume I — Publicação n.º 20.

Dicionário Geológico-Geomorfológico — (3.ª edição) — ANTÔNIO TEIXEIRA GUERRA — Publicação n.º 21.

A Rodovia Belém—Brasília — ORLANDO VALVERDE e CATHARINA VERGOLINO DIAS — Publicação n.º 22.

O Fato Urbano na Bacia do Rio Paraíba — São Paulo — NICE LECOCQ MÜLLER — Publicação n.º 23.

Santos, o Pôrto do Café — JOSÉ RIBEIRO DE ARAÚJO FILHO — Publicação n.º 24.

Recursos Naturais do Brasil-Conservacionismo — ANTÔNIO TEIXEIRA GUERRA — Publicação n.º 25 (no prelo).

Publicação n.º 24
Série A — "LIVROS"

BIBLIOTECA
GEOGRAFICA
BRASILEIRA

RIO DE JANEIRO
1969